

SKRZYDŁA I MOTOR

Nr 4 /240/ ROK VI

21–28 stycznia 1951 r.

CENA 60 gr

ZMP-owcy NA START!

Każdy z Was chce latać. Jednym marzą się „diamenty" do złotej odznaki szybowcowej, innym oszałamiające ewolucje na odrzutowcach, wszystkim — panowanie nad żywiołem powietrznym. O tym wiemy wszyscy; wiemy także o tym, że najkrótsza i jedyna droga do lotnictwa wszystkich typów i stopni prowadzi przez Ligę Lotniczą.

Ale — jak to się jeszcze nieraz zdarza — w Waszym kole robota „kuleje". Niby to wszyscy członkowie kochają lotnictwo, lubią o nim słuchać, ale obecność na zebraniach jest — jak to się mówi — pod psem, zebrania się „nie kleją", członkowie, a często i zarząd nie bardzo wiedzą, jak i gdzie znaleźć tego przyczyny. Gorzej: są aerokluby, gdzie Eskadry Sześciolatki nie wykonały swych zobowiązań, gdzie plan lotów z trudem dociągnięto do normy, gdzie przygotowanie teoretyczne jest zastraszająco słabe. Nie wszędzie, to prawda, ale są jeszcze takie koła, zarządy, aerokluby. W czym leży tego przyczyna!

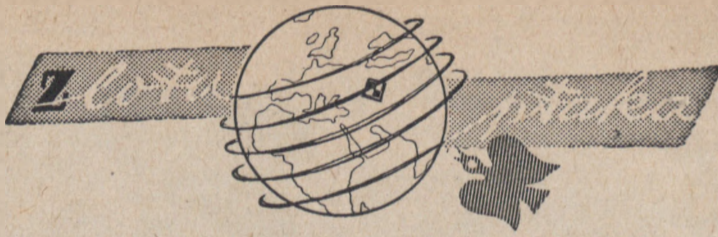
Rzecz jasna, nie można dać na to pytanie jednakowej odpowiedzi w odniesieniu do wszystkich przypadków, niemniej jednak jest pewne: niezetempowski styl pracy. Popatrzcie, jak pracują nasi koledzy w kopalniach i fabrykach, gdzie toczy się zażarta, ale zwycięska walka o każdy procent normy; jak pracują i walczą o wyniki nasi koledzy ze spółdzielni produkcyjnych, wyższych uczelni i wszystkich zakładów pracy. Popatrzcie, jak w codziennej wytrwałej pracy nasi koledzy komsomolcy budują szczęśliwe jutro swej ojczyzny — komunizm!

A u nas! Przecież i u nas jest tak wielu aktywnych, oddanych, bojowych zetempowców! Błąd polega na tym, że nie wszyscy oni umieją jeszcze przenieść swojego stylu pracy do naszego lotnictwa, nie umieją postawić walki o wyniki wyszkolenia jako centralnego, najważniejszego zadania bojowego w aeroklubie czy kole LL. A przecież nasze cele są wspólne i wspólne powinny być metody naszej pracy. Wszystkich nas najżywotniej dotyczy sprawa wojny albo pokoju, wszyscy chcemy jak najlepiej, jak najszybciej budować lepsze jutro.

I dlatego organizacja zetempowska powinna odgrywać kierowniczą rolę w terenowych ogniwach LL. Powinna ona mobilizować swoich członków do codziennej, zaciekłej i wytrwałej walki o wyniki wyszkolenia i pracy masowej, powinna uświadamiać ich stale, że nie ma żadnej różnicy pomiędzy naszym lataniem, a pracą naszych kolegów w hutach, PGR-ach czy fabrykach: i u nas i u nich cel jest ten sam — walka o wzmocnienie siły i obronności naszej Ludowej Ojczyzny i całego obozu pokoju.

Aktywiści organizacji zetempowskiej powinni zająć się ze szczególną troską pracą kół ZMP na terenie LL. Trzeba im pomagać i uczyć, wskazywać na błędy, na niezdyscyplinowanie i niezetempowskie traktowanie sprawy wyszkolenia, trzeba upowszechniać wyniki dobrze pracujących kół.

Organizacja zetempowska — to trzon naszego ludowego lotnictwa sportowego, to szkoła serca, charakteru i woli, to wychowawca naszych pilotów w duchu bezgranicznej wierności dla naszej Ludowej Ojczyzny i braterstwa ze stalinowskimi sokołami i wszystkimi ludźmi postępu na całym świecie!







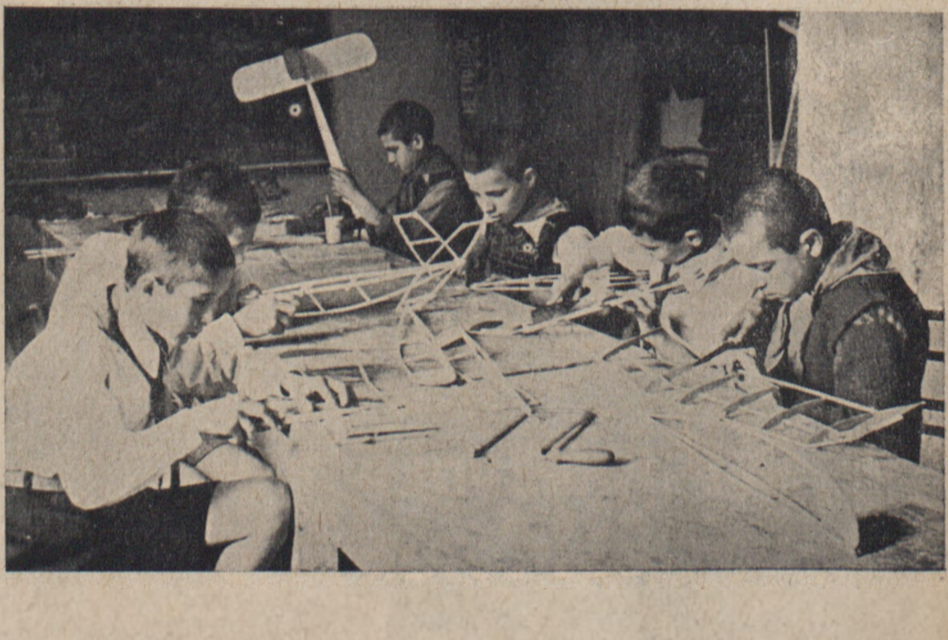
U góry: W Korei odwrót amerykańskich napastników „na z góry upatrzone pozycje" — trwa. Szlak odwrotu ścielą szczątki „latających fortec".

●

Z lewej: W Warszawie odbyła się w końcu grudnia ub. r. próba pobicia krajowego rekordu szybkości w kat. modeli na uwięzi. Na zdjęciu — inż. Jan Staszek kieruje przygotowaniami do startu.

●

U dołu: Nasi koledzy z bratniej Bułgarii z zapałem uczą się modelarstwa lotniczego. Na zdjęciu — praca w modelarni.



PRZYGOTOWUJEMY SIĘ DO SZKOLENIA W KOLE LL

Zebranie Koła LL trwało już godzinę. Chłopcy właśnie przed chwilą wysłuchali referatu Bronka. W ciągu trzydziestu minut Bronek szczegółowo i bardzo ciekawie mówił o tym, w jaki sposób lotnictwo polskie walczy o utrwalenie pokoju, jak ludzie naszego lotnictwa swą pracą przyczyniają się do wzmocnienia wielkiego światowego frontu obrońców pokoju, biorąc czynny udział w różnych ważnych akcjach dla dobra narodowej gospodarki.

Po referacie Adaś zaproponował dyskusję. Była ona bardzo ożywiona i nikt nie pominął okazji, by zabrać głos. W końcu Czesio zagadnął:

— Słuchaj, Bronuś, zaimponował nam twój referat. Skądżeś wziął tyle danych, cyfr i wiadomości do referatu? Przyznaj się, gdzie masz te tajemnicze źródła?

Bronek uśmiechnął się szeroko.

— Ano, przyznaję się, mam takie źródło. Może je mieć również każdy z Was, jeśli zechce... SiM, koledzy! SiM!

Spojrzeli po sobie, a Bronek powiedział:

— Widzicie, materiał do referatu miałem gotowy w SiM-ie, wystarczyło tylko odpowiednio go uszeregować i napisać całość własnymi słowami. Trzeba było, oczywiście, trochę poszperać, poszukać, ale od czego mam komplet numerów SiM-u od początku roku? Tyle tam jest napisane o opylaniu lasów, zwalczaniu stonki ziemniaczanej, podejmowaniu zobowiązań usprawnienia pracy, tyle wiadomości o codziennej, wytężonej pracy ludzi naszego lotnictwa. Pomyślcie — ta praca i jej wyniki, to nasza, lotnicza walka o pokój... Ale my tu gadu, gadu, a nie zaczęliśmy jeszcze rozmawiać o czymś dla nas ważnym. Czas leci, za pół godziny musimy opuścić salę klasy, zaczynają się lekcje popołudniowe. Adaś, zabierz głos, wiesz o co chodzi!

— Chłopcy! — zaczął Adaś -- chciałbym zwrócić Waszą uwagę na to, że my do tej pory nie mamy jeszcze własnego, stałego kąta na zebrania Koła. Do tej pory, to jeszcze uchodziło: jedno zebranie odbyliśmy po zakończeniu lekcji w sali klasy, drugie — pamiętacie, w sali gimnastycznej, trzecie — wieczorem u Czesia w domu. A co będzie, gdy nadejdzie materiał z Zarządu Powiatowego do przeprowadzania regularnych, częstych wykładów szkoleniowych? Mamy się przecież szkolić w Kole na przyszłych fachowców lotniczych... Wiemy, co będziemy w Kole robić, mamy zapewnionego wykładowcę, a... własnego pomieszczenia, odpowiedniego do przeprowadzania wykładów — nie mamy!

Ano tak, nie pomyśleliśmy o tym dotychczas! Niedobrze, chłopcy! — odezwał się Wiesio. — Marnie jeszcze z naszą inicjatywą! Coś trzeba wykombinować z tym lokalem...

— Mam myśl — zabrał głos milczący do tej pory Czesław. — Musimy w tej sprawie jak najszybciej porozumieć się z Zarządem naszego Koła ZMP. Wiecie przecież, bo wszyscy do ZMP należymy, że jest projekt powiększenia świetlicy Koła ZMP o jeden pokój. Mają tam być powstawiane szafy z książkami i urządzona czytelnia. Tam będzie miejsce na pogadanki, wykłady i kursy dokształcające...

— Racja — krzyknął Janek — może i my tam się pomieścimy!

— Nie tak gorąco, chłopie! — Adaś lubił wszystko przemyśleć dokładnie. — Pomieścimy się na pewno, tylko nie wszyscy razem. Musimy uzgodnić z Zarządem ZMP, w jakich dniach i godzinach moglibyśmy korzystać z tego pokoju, nie przeszkadzając w pracy ZMP-owskiej. Mówię Wam, doskonały pomysł z tą świetlicą: cisza, spokój, możność pełnego skupienia się podczas nauki, słowem — wymarzone miejsce.

— Jestem pewien, że Zarząd Koła ZMP pójdzie nam całkowicie na rękę. Nasza wina w ogóle, żeśmy do tej pory jakoś tak dziwnie chodzili samopas i nie poszukali oparcia w Zarządzie Koła ZMP. Czas nareszcie, żeby ściśle powiązać naszą lotniczą pracę z pracą ZMP-owską, a wtedy — wszystko pójdzie nam o wiele łatwiej.

— A więc, chłopcy, jutro nie tracąc czasu idę z Antkiem do Tadka Gajewskiego i przedstawiam mu naszą sprawę. On, jako przewodniczący Koła ZMP, pomoże nam z pewnością. Lokal — tak jakbyśmy już mieli.

* * *

Kwestia uzyskania lokalu na wykłady w Kole LL — jest bardzo aktualna. Nie wszystkie Koła LL mają własne pomieszczenie na odbywanie zebrań. Pomieszczenia takie będą niezbędne z chwilą rozpoczęcia w kołach LL masowego szkolenia ogólno- i fachowo-lotniczego.

Już dziś czas o tym pomyśleć drodzy Czytelnicy SiM-u, członkowie Kół LL! Napiszcie do nas, jak myślicie rozwiązać sprawę uzyskania odpowiedniego lokalu na przeprowadzanie wykładów w Kole LL.

ZAR.



WŁODZIMIERZ LENIN

21 stycznia 1924 roku zmarł Włodzimierz Iljicz Lenin, genialny twórca pierwszego na świecie państwa ludzi pracy, człowiek, którego imię pozostanie na zawsze symbolem nieugiętej walki o sprawiedliwość społeczną. To Lenin wraz z Józefem Stalinem organizował masy pracujące Rosji do Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej; to Lenin prowadził młodą republikę Rad w ciężkim okresie wojny domowej i walk z imperialistycznymi najeźdźcami; to Lenin rozpoczął wielkie dzieło przebudowy gospodarczej Związku Radzieckiego, które podjął później i poprowadził jego najwierniejszy uczeń i towarzysz — Stalin.

Dzieło, któremu Lenin poświęcił swe życie — staje się z każdym dniem większe i wspanialsze, cel, do którego tak wytrwale dążył — pokój i szczęście ludzkości, jest z każdym dniem bliższy.

Korespondenci SiM-u donoszą:

MODELARZE LICEUM LOTNICZEGO

Piszę drugą, ale i nie ostatnią notatkę do działu „Korespondenci SiM-u donoszą".

W notatce tej pragnę podzielić się z redakcją przede wszystkim tym, że w Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym już 20 uczniów jest członkami modelarni lotniczej. Uczniowie z zapałem pracują przy budowie modeli latających. Niektórzy z nich, to modelarze zaawansowani, którzy budują modele kadłubowe i modele własnego opracowania. Między innymi kol. Królikowski i Wiśniewski budują „Orlika". Kol. Hruban opracowuje model z napędem silnikowym. Koledzy Kruszewski i Radlak przerabiają szkolny model wodnopłata z napędem gumowym.

W imieniu kolegów-modelarzy dziękuję Dyrekcji Państw. Lic. Mech.-Lotniczego, a w szczególności dyr. inż. Kozłowskiemu za przychylne ustosunkowanie się do naszej pracy.

Podziękowanie należy się również kol. instr. Czudowskiemu i Kułakowskiemu, którzy całą swą wiedzę w zakresie modelarstwa z całą dokładnością nam przekazują.

Dodaję jeszcze, że są wśród nas trzy koleżanki, nieodłączne w pracy lotniczej i społecznej. Koleżanki te to jedyne uczennice naszej szkoły, a w modelarstwie dorównują, a nawet przewyższają modelarzy, jak one początkujących.

Wiesław Kruszewski
Państw. Lic. Mech.-Lotn.
Warszawa
ul. Hoża 88

Dziękujemy Wam kolego za notatkę o pracy w Waszej szkole. Życzymy Wam w drugim roku lotniczej sześciolatki — dalszej owocnej pracy lotniczej i społecznej. Czekamy na dalszą korespondencję.

WYKONALIŚMY ZOBOWIĄZANIE

Oddział Miejski LL w Sosnowcu melduje, że dnia 29 listopada 1950 r. wykonane zostało zobowiązanie podjęte przez Oddział dla wyrażenia protestu przeciwko szykanom władz brytyjskich, które uniemożliwiły odbycie się II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Sheffield, oraz dla uczczenia Kongresu w Warszawie.

Dnia 29 listopada 1950 r. zorganizowane zostało Koło Ligi Lotniczej przy Centrali Spożywczej w Sosnowcu. W czasie zebrania organizacyjnego wygłoszony został przez przedstawicielkę Ligi Lotniczej referat pt. „Liga Lotnicza w służbie pokoju", zakończony odpowiednim apelem, na skutek którego wszyscy pracownicy Centrali Spożywczej zadeklarowali swoje wstąpienie w szeregi LL. Wybrany zarząd Koła LL przystąpił niezwłocznie do prac organizacyjnych.

Wykonanym zobowiązaniem Oddział LL pragnie przyczynić się do utrwalenia pokoju.

Za Zarząd
Wł. Garbaciak

Foto: WAF



KOŁO LOTNIKÓW

Przy Państwowym Technicum Mechanicznym w Katowicach przeprowadzone zostały wybory do nowego Zarządu Koła Lotników. Praca Koła koncentruje się w poszczególnych sekcjach, organizując co tydzień odczyty na tematy lotnicze, wydając skrypty naukowe i organizując modelarnie. Zadaniem Koła Lotników jest pomoc w nauce w przedmiotach fachowo-lotniczych.

I ZAWODY MODELI POKOJOWYCH

W grudniu ub. roku w holu Muzeum Narodowego w Poznaniu odbyły się pierwsze zawody modeli latających w pomieszczeniu zamkniętym. Najlepszy wynik wśród pięciu startujących modelarzy — osiągnął model Jana Burego, który wykonał lot trwający 3 min. 15.5 sek. Drugie miejsce zajął model Bolesława Deglera, który utrzymał się w powietrzu 1 min. 15,5 sek.

*

Poznańscy spadochroniarze Ligi Lotniczej celem popularyzacji sportu spadochronowego na wsi urządzili pokazy skoków spadochronowych w gromadach spółdzielczych po których wygłaszali pogadanki o tematyce lotniczej.

AKTYWNE KOŁO LL

Koło Ligi Lotniczej przy Liceum M. Konopnickiej w Bydgoszczy liczy 50 członków, którzy interesują się żywo zagadnieniami lotniczymi. Koło to, należące do najbardziej aktywnych na tutejszym terenie otrzyma w najbliższym czasie własną modelarnię.

UWAGA MIESZKAŃCY ZIELONEJ GÓRY

Zarząd Okręgu LL w Zielonej Górze organizuje trzytygodniowy kurs teoretyczny, na którym słuchacze zapoznają się z podstawowymi zagadnieniami lotnictwa. Kandydaci na kurs ten, który odbywać się będzie 3 razy w tygodniu po dwie godziny dziennie wytypowani zostaną przez Zarządy ZMP. Absolwenci pragnący poświęcić się lotnictwu skierowani zostaną po ukończeniu kursu teoretycznego i egzaminach na praktyczny kurs szybowcowy.

LUDZIE I PRACA PLL LOT

Niejednokrotnie widzicie przelatujący samolot komunikacyjny. Nieraz myślicie o tym, aby znaleźć się kiedyś we wnętrzu tego wspaniałego, srebrzystego, stalowego ptaka i zrobić choćby jedną „rundkę" nad lotniskiem.

Widząc przelatujący samolot myślicie o maszynie... O urzekająco pięknej maszynie. Może nie zawsze przyszło wam jednak na myśl, że to, iż samoloty „Lotu" przewożą codziennie bez najmniejszego wypadku setki pasażerów, że list z nalepką „Poczta lotnicza" przyszedł do was tak zadziwiająco szybko, jest zasługą ludzi. Zasługą ludzi i ich ciężkiej codziennej pracy.

Chcąc zapoznać się z całokształtem pracy ludzi „Lotu" udajmy się na jedno z lotnisk komunikacyjnych.

Autobus wymknąwszy się z ruchliwych ulic miasta mknie szosą, mijając w pędzie rytmicznie migające za szybą słupy telegraficzne. Wreszcie — lotnisko. Z daleka słychać ryk rozgrzewanych silników. A oto i gmach portu lotniczego. Właśnie zajechał błękitny autobus z napisem „Polskie Linie Lotnicze Lot", z którego wysypują się pasażerowie. Przed budynkiem portu od strony lotniska stoi gotowy do lotu dwusilnikowy „IŁ" z przystawioną do boku schodnią. Wszystko „zapięte na ostatni guzik". Za kilka minut — start.

Kierujemy się do budynku dyrekcji portu. Wyjaśniwszy cel naszej wizyty, prosimy o skontaktowanie nas z przewodniczącym Klubu Racjonalizatorów, ob. KARSKIM. Opowiada on nam z dumą o poważnych osiągnięciach „Lotu" w dziedzinie racjonalizacji i współzawodnictwa pracy. Padają cyfry obrazujące rozwój klubu. **Co dziesiąty pracownik tej placówki „Lot" jest członkiem Klubu.** Klub rozporządza biblioteką techniczną, przyrządami kreślarskimi i tym podobnymi pomocami. **W stosunku do roku 1949 ilość zgłoszonych i przyjętych w roku ubiegłym po-**

mysłów wzrosła pięciokrotnie, ich wartość o 75%, a wypłacone premie o 150%. Na uwagę zasługuje fakt, że racjonalizatorzy rekrutują się w 80% spośród niższego personelu technicznego. Do najaktywniejszych należą racjonalizatorzy: KOZACZYŃSKI, KOSTROW, WYPIJEWSKI i inni.

A oto niektóre pomysły nowatorskie.

Ślusarz KISIEL opracował 7 przyrządów ułatwiających i skracających pracę przy produkcji uszczelek. Dzięki usilnej pracy nad sobą oraz swym zdolnościom Kisiel posiadł poważny zasób wiedzy technicznej. Odznaczał się on wzorowym, socjalistycznym stosunkiem do pracy. W uznaniu jego zasług powołano go do K. W. Partii na stanowisko instruktora.

Mechanik z działu przyrządów pokładowych MIECZYSŁAW NOWAK wraz ze swym kolegą opracował przystawkę do badania skrętomierzy uzupełniającą stoisko do kontroli elektrycznych i podciśnieniowych przyrządów żyroskopowych. Przyrząd ten okazał się bardzo wygodnym w pracy; jego zastosowanie pozwoliło na zaoszczędzenie około 46 000 zł w nowej walucie. Poprzednio naprawy skrętomierzy dokonywano zagranicą, co pociągało za sobą znaczne wydatki w walutach obcych. Obaj projektodawcy otrzymali 1 760 zł premii.

Inny zbiorowo opracowany wniosek (stoisko kontrolne do badania paliwomierzy) przyniósł oszczędność w wysokości około 7 000 zł.

Wiele poważnych pomysłów zgłoszonych przez pracowników „Lotu" znajduje się w opracowaniu w Głównym Instytucie Lotnictwa. Zastosowanie ich przyniesie państwu milionowe oszczędności, a tym samym przyśpieszymy wykonanie naszego planu — mówi towarzyszący nam przewodnik.

Przechodzimy teraz do warsztatów. Hala wypełniona jest pracującymi maszynami. Wirują wrzeciona tokarek. Zwinne i pewne ręce obracają głowicami rewolwerówek. Spod tarczy szlifierki wytryskuje pęk pomarańczowych iskier. Posłuszny człowiekowi twardy metal zlewany strumieniem mleczno-białego płynu chłodzącego nabiera lustrzanego połysku.

Zbliżamy się do lśniącej szarym lakierem rewolwerówki. Pracuje na niej zasłużony przodownik pracy i równocześnie racjonalizator TOMASZ FELIKSIAK. Pochylony nad obrabiarką, skupionym wzrokiem obserwuje jej bieg. Szybkim ruchem przerywa pracę jednego noża zastępując go drugim, spod którego wytryskuje natychmiast gorący i poskręcany wiórek stalowy.

Korzystając z przerwy w pracy spowodowanej wymianą materiału w uchwycie maszyny, zadajemy ob. FELIKSIAKOWI kilka pytań dotyczących jego osiągnięć.

— Nie ma tu żadnych cudów — odpowiada z uśmiechem. — Cały dowcip polega na odpowiednim zeszlifowaniu noża i na starannym chłodzeniu. Opracowałem także szereg noży, za pomocą których można wykonać kilka różnych operacji, co znacznie skróciło czas obróbki danego przedmiotu. Rezultatem tego — tu wymownym ruchem wskazał na tablicę współzawodnictwa, na której jego słupek wysoko wyskakiwał ponad inne — jest fakt, że mój roczny plan wykonałem już 23 września w 149,4%.

Wszystko co osiągnąłem zawdzięczam naszej Partii i własnej pracy — mówi zasłużony przodownik pracy. — Obecnie wiem po co i dla kogo pracuję. Wiem, że moja praca jest należycie oceniana i że służy naszej wspólnej sprawie. Dzielę się moimi doświadczeniami z młodzieżą. Pod moim kierownictwem pracują ob. OCHMAŃSKA, członek ZMP, poprzednio zatrudniona jako sprzątaczka, oraz Cecylia SOWA. Obie odznaczają się wzorowym stosunkiem do pracy.



Foto: WAF

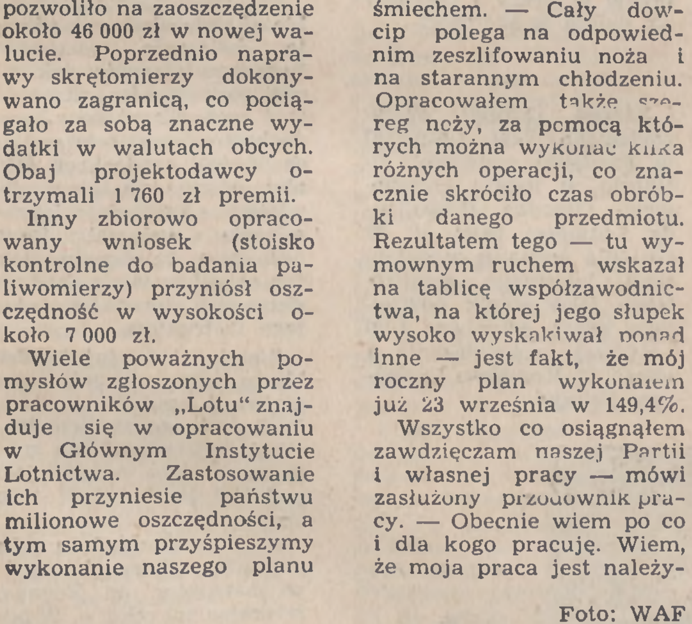


Foto: WAF

Znad sąsiedniej maszyny zerkają w naszym kierunku roześmiane oczy młodej dziewczyny.

— To moja pociecha — mówi z zadowoleniem ob. FELIKSIAK.

Opuszczamy huczącą maszynami halę i przechodzimy do hangaru. W jego zatłoczonym samolotami wnętrzu wre robota. Z potężnego „Iła" stojącego opodal, dobiegają odgłosy pracy. To brygada „elektro-radio". Brygadzistą jest kol. KOSTROW, zasłużony przodownik pracy.

— Objąłem moją obecną brygadę w opłakanym stanie — mówi, ocierając czoło. — Jednak w przeciągu krótkiego czasu potrafiłem moich ludzi odpowiednio ustosunkować do pracy, tak, że obecnie w III etapie współzawodnictwa nasza brygada zajęła I-sze miejsce.

Kolega KOSTROW jest także racjonalizatorem. Opracował pomysłowe zabezpieczenie chroniące starter przed spaleniem, oraz automat do zwijania wypuszczanej anteny co pozwala na uniknięcie jej zerwania podczas lądowania. Dowiadujemy się także, że niedawno kol. KOSTROW został wybrany na radnego D.R.N. Znajduje również czas na pracę społeczną w Partii, kole ZMP, którego jest przewodniczącym oraz na naukę w liceum elektrycznym.

Życzymy dzielnemu zetempowcowi w imieniu czytelników SiM-u powodzenia w pracy.

Proszę, pozdrówcie ich serdecznie ode mnie — odpowiada z uśmiechem.

Przy potężnych amortyzatorach „Iła" pracuje przodująca brygada „Hydro", tuż obok druga z kolei grupa blacharska. Robota aż kipi. Stuk pneumatycznych młotków nitciarzy zlewa się z szumem elektrycznych wiertarek.

Wychodząc przed hangar spotykamy pilota MARIANA GRABOWSKIEGO. Pytamy żartem czy są w „Locie" nie-przodownicy.

Wkrótce nadejdzie czas, że ich rzeczywiście nie będzie — odpowiada z uśmiechem pilot GRABOWSKI — Wśród personelu latającego mamy ich wielu. Wyliczyć tu należy pierwszego pilota PEŁKĘ WIKTORA, nawigatora KIEŻELISA WŁADYSŁAWA, mechanika pokładowego MICHAŁA CYMERMANA i wielu innych. Poważne nadzieje pokładamy w doszkalanych u nas młodych absolwentach O.S.L. jak na przykład nasz prymus JAROSZKIEWICZ, LEON SAWICKI, czy II pilot JAN KAMELA.

Naszym podstawowym obowiązkiem jest obecnie przekazywanie naszych umiejętności i doświadczenia młodzieży — mówi ob. GRABOWSKI.

Podczas naszej rozmowy ląduje samolot. Potężna maszyna idzie jak po sznurku zniżając się ku „betonce". Koła dotykają ziemi i samolot toczy się coraz wolniej. Ryknęły silniki i pilot kołuje w kierunku portu. Po wyłączeniu silników następuje dzwoniąca w uszach cisza. Odgłosy pracy dochodzące do nas z warsztatów wydają się teraz jakby przytłumione, drugoplanowe.

Tak jednak nie jest! To właśnie codzienna praca i wysiłek ludzi warsztatów ożywiają „Iły" i „L-2", oddając je w służbę mas pracujących. **Aer**

REKORD TO ZOBOWIĄZANIE!

W roku 1948 Zarząd Główny ZMP wyznaczył mnie w skład ekipy polskiej na Międzynarodowe Zawody ZSRR i Państw Demokracji Ludowej. Zawody te odbyły się na Węgrzech na lotnisku w Hajduszoboszlo. Spotkał mnie wielki zaszczyt — miałem reprezentować barwy Polski Ludowej. Czytając prasę i pisma lotnicze jak „SiM" i „Skrzydlata Polska" dowiadywałem się o rekordach czołowych modelarzy radzieckich, którzy w tabeli międzynarodowej wypełnili 75% rekordów modelarskich. Moim marzeniem było zapoznać się z nimi osobiście i pogłębić swoją wiedzę w dziedzinie sportu modelarskiego.

Dzięki Polsce Ludowej mogłem urzeczywistnić swoje marzenia. Zawody były sprawdzianem i potwierdzeniem wysokiej klasy kolegów Związku Radzieckiego. To było dla mnie bodźcem do dalszej pracy nad sobą. Wszystko mnie interesowało, „zanudzałem" kolegę Wasilczenkę, wielokrotnego rekordzistę, ciągłymi pytaniami, w jaki sposób dochodzi do takich wyników. Po koleżeńsku zapoznał mnie ze swoją pracą, zawsze odpowiadał chętnie — z uśmiechem.

Po powrocie do Polski zacząłem pracować, niejedną noc nie przespałem kombinowałem, aby swój rekord 2,25 min z Hajduszoboszlo podwyższyć.

20 marca 1950 r. w Warszawie odbyła się konferencja instruktorska. Padło tam wiele zobowiązań. Zgłosiłem również swoje zobowiązanie, które brzmiało: podwyższyć własny rekord o 50%.

We wrześniu odbyły się XV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Kobylnicy, gdzie pobiłem swój własny rekord wynikiem 3 min 15 sek. A więc praca moja dała wyniki. Czyżby to miało świadczyć o tym, że mam na tym poprzestać? Nie! Przejąłem od kolegi Wasilczenki metodę specjalizacji obranego modelu, który raz już zdał egzamin. Stale jeszcze pracuję nad ulepszeniem mojego modelu, aby w trzecim roku zaatakować rekord międzynarodowy, w czym dopomoże mi Liga Lotnicza, która otacza swych modelarzy troskliwą opieką.

Wzywam wszystkich kolegów modelarzy całej Polski do współzawodnictwa, aby szli naprzód i codzienną pracą wzbogacali swe wiadomości nie zrażając się przeciwnościami, które napotykają na swej drodze, aby nie jeden i nie dwóch, a 100 modelarzy było rekordzistami, abyśmy zajęli jak najlepsze miejsce w tabeli międzynarodowej obok Związku Radzieckiego.

Henryk Zawal.

KOŁO LL Nr 446

Koło Ligi Lotniczej na terenie mojej szkoły otrzymało od Zarządu Okręgu Warszawskiego LL materiały propagandowe. Materiały te bardzo się nam przydały. Dostaliśmy również zaświadczenie rejestracji — Koło nasze otrzymało numer 446.

Od razu wzięliśmy się solidnie do pracy. Przeprowadziliśmy dwa wykłady z teorii lotnictwa, wykonaliśmy dwadzieścia kartonowych modeli latających, wydaliśmy cztery gazetki ścienne — robiliśmy wszystko, co było w naszej mocy.

Obecnie mamy zamiar zwrócić się do kierownictwa szkoły z prośbą o uruchomienie modelarni. Wtedy będziemy mogli znacznie wydajniej pracować.

Włodzimierz Waszkowski

Grodzisk Mazowiecki
ul. Harcerska 5

Dobrze, Koledzy z Grodziska! Waszą energię i zapał stawiamy za wzór innym Kołom LL, w których lotnicza praca „nie klei się". Życzymy Wam osiągnięcia jak najlepszych wyników w pracy i czekamy na dalsze wiadomości.

(red)

Zarząd Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Poznaniu uruchomił ostatnio w lokalu Okręgowego Ośrodka Propagandy Lotniczej przy ul. 27 Grudnia wystawę modelarstwa lotniczego, zrealizowaną jako wynik powziętego przez członków Ligi Lotniczej zobowiązania z okazji II Kongresu Obrońców Pokoju.

ZSRR

PIERWSZE SKOKI

Wiał lekki wiatr. Mimo, że na lotnisku nie dawał się prawie wcale odczuć, w górze istniały silne ruchy powietrza. Spadochroniarza wyraźnie znosiło w bok, jednak nie spostrzegał on tego. Ulokowany wygodnie w pasach spadochronu rozkoszował się lotem. Każdy z Was, kto nosi znaczek spadochroniarza, zna doskonale to uczucie.

Dymitr Bredichin, instruktor i składacz spadochronów mińskiego aeroklubu DOSAW rozumiał dobrze samopoczucie swojego ucznia, młodego robotnika Feigina, który wykonywał pierwszy skok. Pamiętał, jak niegdyś sam doświadczał tej samej przyjemności, toteż pragnął, aby i skok i lądowanie wypadły u Feigina dokładnie tak, jak wymaga instrukcja.

— Obróć się! — krzyczy w tubę Bredichin.

Chłopak przypomniał sobie od razu niedawno odbyte ćwiczenia naziemne. Przypomniał sobie, jak uczył go instruktor: skrzyżować ręce, złapać pasy spadochronu i rozkładając ręce obrócić spadochron tak, aby ustawić się tyłem do wiatru. Dokładnie i rytmicznie wykonał teraz wszystkie te chwyty, tak jak czynił to wiele razy na ziemi pod kierunkiem swojego instruktora.

Ziemia była już bardzo blisko. Spadochroniarz ugiął nogi, opuścił się na całe stopy i zręcznie przewrócił się, wleczony przez spadochron. Ale natychmiast podniósł się i nakrył sobą czaszę spadochronu.

— No, masz już za sobą chrzest powietrzny! — mówi instruktor do Feigina, ściskając mu rękę. — W powietrzu zachowywałeś się prawidłowo, ale pamiętaj, że nie wolno zapominać się i rozpraszać wykonując ćwiczenia. A wykręcać się do wiatru powinieneś bez przypominania.

Podczas tej rozmowy komsomolec Leonid Lichaczewski przygotowywał się do skoku. Instruktor skierował się do niego.

— Nie denerwujesz się? — pyta, zakładając Lichaczewskiemu spadochron.

— Skądże znowu, towarzyszu instruktorze! — ży-



Życie jest krótkie!
Żyjesz raz —
Straconych chwil
nie kupisz złotem,
Więc pomny tego,
ceń swój czas,
Podróżuj —
tylko samolotem!

Ryszard Wieczorek

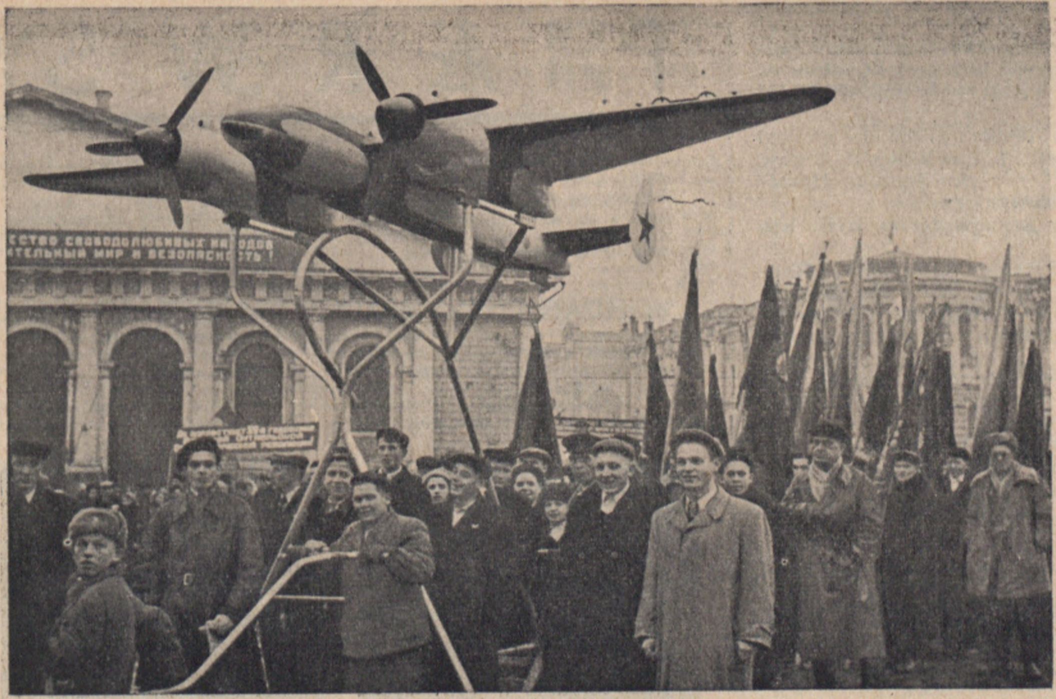


Foto: radzieckie

wo odpowiada chłopak. — Ja już dwa razy skakałem.

Po raporcie u dowódcy i badaniu lekarskim Bredichin razem z instruktorem Szałpowem pomógł młodemu spadochroniarzowi usadowić się w kabinie samolotu.

Samolot nabrał wysokości. Czarny punkt oderwał się od niego i rozwinął w piękny biały kwiat. Wspaniały to widok na tle błękitnego nieba. Jak i poprzednio Dymitr Bredichin, trzymając w ręce tubę nie odrywa wzroku od spadochroniarza — odprowadza go wzrokiem od samolotu do samej ziemi.

Dziesięciu członków DOSAW wykonało skoki w tym dniu. Wśród nich byli tacy, którzy skakali po raz pierwszy i tacy, którzy mieli już kilka skoków za sobą. Pracownica drukarni, komsomołka Nina Pogowskaja skakała po raz piąty, a tokarz Borys Mirkin popisywał się dziesiątym skokiem.

Dymitr Bredichin jest jednym z najlepszych instruktorów aeroklubu mińskiego. Ma on bogate doświadczenie życiowe i pedagogiczne i cieszy się zasłużonym uznaniem i miłością uczniów. Udziela zawsze cennych wskazówek i wyjaśnień, umie w odpowiednim momencie ośmielić żartem i ciepłym słowem.

Wszyscy oni czują głęboką wdzięczność dla swego instruktora, który potrafił wzbudzić w nich zamiłowanie dla spadochroniarstwa i który cierpliwie pracuje nad każdym z nich, wychowując śmiałych, bojowych i odważnych sportowców.

Ponad 10 lat wychowuje już Dymitr Bredichin spadochroniarzy. W latach ostatniej wojny uczył on spadochroniarstwa kursantów szkół lotniczych. Po demobilizacji w dalszym ciągu uczy on młodzież w aeroklubach i kołach DOSAW.

Były jego wychowanek Michał Kukuszin jest obecnie oficerem wojsk lotniczych i został odznaczony licznymi orderami, a major Miejłus otrzymał zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

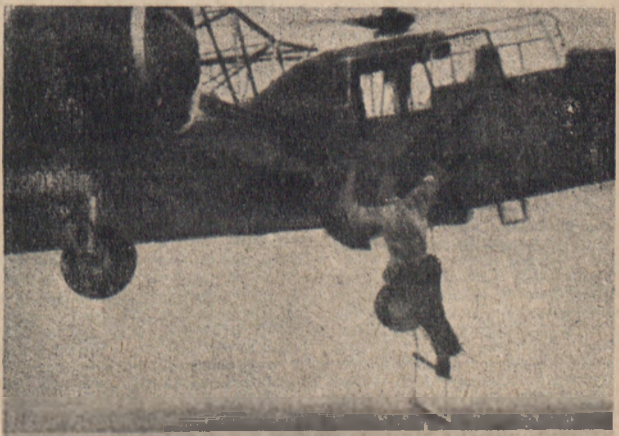
Ucząc młodzież, przekazując jej swoje wiadomości i doświadczenie, Dymitr Bredichin doskonali się jednocześnie sam zarówno pod względem pedagogicznym jak i pod względem sportowym. Ma on na swym koncie 354 skoki różnego rodzaju: z małej wysokości i z wielkiej, skoki z opóźnieniem, skoki nocne, do wody, doświadczalne z samolotów odrzutowych, skoki zespołowe — oto, wcale zresztą niepełny, obraz sportowego dorobku tego skromnego, odważnego człowieka, wiernego syna ojczyzny, poświęcającego się sportowemu wychowaniu młodzieży radzieckiej.

RF.

U góry: W manifestacjach na cześć Rewolucji Październikowej w Moskwie wzięli udział robotnicy, demonstrując model samolotu bojowego.

●

Na dole: Radziecki śmigłowiec dwuwirnikowy „Omega", konstr. inż. Bratuchina, jedna z najlepszych konstrukcji tego typu na świecie.





MYSZY W SAMOLOCIE

Niedawno na jednym z lotnisk radzieckich zdarzył się ciekawy wypadek. Podczas postoju do samolotu przedostało się kilka myszy, które nie zdradziły swej obecności dopóty, dopóki samolot nie wzbił się w górę.

Na dużej wysokości nad ziemią powietrze jest bardzo rozrzedzone i brak jest w nim niezbędnego do życia ludzi i zwierząt tlenu.

Kiedy oddech stał się utrudniony, „pasażerowie" na gapę wyszli ze swych kryjówek, zdradzając wyraźnie niepokój. Dwie czy trzy myszy wdrapały się nawet na zewnętrzną pokrywę samolotu, skąd zostały strącone przez pęd powietrza. Jedna mysz wbiegła do kabiny pilota. Pilot włożył maskę tlenową. Wtedy mysz po kombinezonie wdrapała się aż do podbródka pilota i przytuliła się pyszczkiem do brzegu maski tlenowej, skąd sączył się ożywczy tlen.

Lotnik dotykał myszy ręką, przesadzał ją z miejsca na miejsce, lecz zwierzątko nawet nie próbowało uciekać. Dopiero kiedy samolot zaczął zniżać lot, mysz ożywiła się, zaczęła się oglądać, a następnie zbiegła po kombinezonie i schowała się, woląc kończyć swą podróż w bardziej zacisznym miejscu.

Na ekrany kin warszawskich wszedł pierwszy polski film młodzieżowy o tematyce lotniczej pt. „Pierwszy start“. Film wykonany został przy poparciu Ligi Lotniczej.

Scenariusz, dialogi oraz teksty piosenek napisał Ludwik Starski według noweli M. Rusinka i P. Bicka. Zdjęcia: Seweryn Kruszyński, muzyka Jerzego Haralda, reżyseria Leonarda Buczkowskiego.

Konsultantami od spraw szybownictwa byli: inż. W. Humen i A. Dziurzyński.

W rolach głównych występują: Chojnacka, Mikołajewski, Jaroń, Pietraszkiewicz, Woźniak, Walter, Anna Rosiak, Leopold Nowak, Niewinowski, Mikulski oraz Wiesław Wilk, w pozostałych — między innymi pil. Tadeusz Góra.

W zdjęciach lotniczych brali udział piloci Ligi Lotniczej: A. Brzuska, Z. Przyjemski, S. Wielgus, M. Wiśniewski, A. Zientek i inni.

Kierownictwo produkcji: Ludwik Hager.

Zdjęcia plenerowe filmu nakręcone zostały na szybowisku Ligi Lotniczej na Żarze. Film wywołał ogromne zainteresowanie wśród młodzieży warszawskiej.

PIERWSZY START

Czytelnikom Tyg. Skrzydła i Motor
serdeczne życzenia zasyłają
członkowie Ligi Lotniczej — młodzi
aktorzy pierwszego polskiego filmu
lotniczego pt. „Pierwszy Start”, życząc
jaknajlepszych sukcesów w pracy nad
rozwojem lotnictwa Polski Ludowej!

St. Michalski
Nowak L.
Bohdan Tuszyński

Warszawa dn. 15 stycznia 1951 r.

LEOPOLD NOWAK

Odtwórca tytułowej roli Tomka Spojdy nazywa się „w cywilu“ Renkiem Nowakiem. Renek pochodzi ze Śląska z rodziny górniczej. Życie jego było ciężkie. Jest sierotą i musi pomagać swej chorej matce. W czasie wojny był wywieziony do obozu w Boguminie, skąd powrócił w 1945 roku. Obecnie mieszka w Krakowie. Renek pracował zarobkowo występując w teatrach kukiełkowych „Groteske“ i „Teatrze młodego widza“. Stąd też dostał się do filmu.

— Wczucie się w rolę sieroty wiejskiego Tomka nie było dla mnie trudne. Sam znajdowałem się w podobnej sytuacji. W roli Tomka byłem po prostu sobą — mówi Renek.

— Z radością grałem w tym pierwszym polskim filmie lotniczym. Od dawna jestem członkiem Ligi Lotniczej. Mam ukończony teoretyczny kurs szybowcowy i w tym roku chcę zapisać się na praktyczne szkolenie szybowcowe. W czasie „kręcenia“ zdjęć na Żarze latałem kilka razy na „Abecaku“. Znalazłem się wówczas po raz pierwszy w powietrzu. Pamiętam, że opanowało mnie wtedy wspaniałe uczucie. Zrozumiałem, że latać muszę i postanowiłem sobie przejść szkolenie — mówi z powagą.

Dowiadujemy się, że Renek wskutek długiej przerwy w czasie kręcenia filmu „zawalił“ w szkole jeden rok. Postanowił jednak nadrobić stracony czas i zdawać równocześnie egzaminy z 8 i 9 klasy gimnazjum.

Proszę was bardzo — dodaje na zakończenie Renek — żebyście zdopingowali Zarząd Koła LL przy I Państwowym Gimnazjum Ogólnokształcącym im. Nowodworskiego w Krakowie, do którego należę. Jak dotąd nie przejawia ono niestety prawie żadnej działalności.

Obiecując spełnienie tej prośby (co niniejszym czynimy) życzymy bohaterowi „Pierwszego startu pomyślnych egzaminów i „mewki“ pilota szybowcowego.

WIESŁAW WILK

Wiesław Wilk, odtwórca trudnej a zarazem ciekawej roli negatywnego bohatera Ryszarda Wichniewskiego dostał się do filmu z młodzieżowego zespołu świetlicowego.

Po zdaniu matury kol. Wilk starał się dostać do Państwowej Wyższej Szkoły Aktorskiej w Łodzi. Niestety nie udało mu się zrealizować swego zamiaru, z powodu braku miejsc. Obecnie pracuje w PPRK. Jest aktywnym ZMP-owcem i jest w swym kole przewodniczącym.

Opowiadając o swej roli w „Pierwszym starcie“ mówi, że początkowo czuł się fatalnie w charakterze „złotomłodzieżowego“ fircyka. Wkrótce jednak zrozumiał sens swej przyszłej gry i z zapałem zabrał się do jej starannego opracowania.

— Tak bardzo się przejąłem swoją rolą, że chwilami wydawało mi się, że to ja sam przeżywam jego konflikty duchowe — mówi Wiesław Wilk. — Odtwarzając tę trudną rolę czułem się w swoim żywiole, jednakże dokładne jej opanowanie przyszło mi jako początkującemu aktorowi z trudnością.

Jestem zachwycony sportem szybowcowym. W czasie nakręcania filmu miałem możność poznania w całej rozciągłości jego piękna. Obecnie jestem „zagorzałym“ ligowcem. Jestem przekonany, że mój kontakt z lotnictwem nie ograniczy się wyłącznie do uczestnictwa w realizacji „Pierwszego startu“. Mam nadzieję, że uda mi się jeszcze w tym roku dostać na szkolenie szybowcowe.

— Jakie macie zamiary na przyszłość? — pytamy.

— Moim marzeniem jest dostanie się do szkoły aktorskiej. Czy mi się to uda — zobaczymy jeszcze w tym roku.

BOHDAN TUSZYŃSKI

Wysoki, uśmiechnięty blondynek w uniwersyteckiej czapce — to Bohdan Tuszyński, jeden z aktorów filmu „Pierwszy start“. W filmie gra rolę jednego z towarzyszy Tomka Spojdy, bohatera „Pierwszego startu“.

Z ożywieniem opowiada o sobie. Ma lat 18, mieszka obecnie w Warszawie i jest studentem sekcji dziennikarskiej Uniwersytetu Warszawskiego. Jest od roku 1948 członkiem ZMP. Pochodzi ze środowiska robotniczego: ojciec robotnik, matka również robotnica w Polskich Kolejach Państwowych.

Do filmu trafił ze świetlicy ZMP-owskiej przy 11 Państwowym Gimnazjum i Liceum w Łodzi, wybrany w drodze eliminacji, którą przeprowadzali wśród młodzieży fachowcy filmowi.

„Mimo mnóstwa zajęć związanych z nakręcaniem filmu, musiałem znaleźć czas na naukę w szkole. Dzięki życzliwemu i pełnemu opieki stanowisku kierownictwa szkoły, nie tylko udało mi się podołać pracy w filmie, lecz zdałem również dobrze egzaminy maturalne. Przygotowywałem się intensywnie do matury — w przerwach między zdjęciami. Wszystkiemu można podołać, okazuje się“ — mówi z uśmiechem Bohdan.

„Lotnictwem, a szczególnie szybownictwem interesuję się już od dawna. Mam przemiłe wspomnienia z szybowiska Ligi Lotniczej, gdzie nakręcaliśmy serię zdjęć plenerowych do filmu. Bardzo silnie odczułem niezwykłe piękno i czar tego miejsca, w którym z bliska obserwowałem codzienne zajęcia uczniów i pracę instruktorów. To były niezapomniane dni. Choć byłem tam krótko, lecz bardzo zżyłem się z atmosferą prawdziwie młodzieńczej, entuzjastycznej pracy całej załogi szybowiska. Do zbliżenia nas do szybownictwa bardzo przyczynili się instruktorzy i piloci-wyczynowcy, którzy brali udział w naszym filmie. Wspominam z największą przyjemnością chwile bezpośrednich spotkań z Andrzejem Brzuską“.

— Jakie są Wasze plany na przyszłość?

„Będę specjalizował się w dziedzinie dziennikarstwa sportowego, a więc — i lotniczego. Pragnę jeszcze silnie podkreślić, że wraz z kolegami z „Pierwszego startu“ jesteśmy bardzo wdzięczni naszemu ludowemu państwu za to, że mieliśmy możność pracy w pierwszym polskim filmie młodzieżowym o tematyce lotniczej“ — zakończył Bohdan.

JZ.

ST. MICHALSKI

Michalski Stanisław ma 18 lat. Urodził się w rodzinie robotniczej. Okres okupacji przebywa pod Warszawą. Uczy się na kompletach i jednocześnie bierze czynny udział w ruchu podziemnym.

Już od pierwszych dni wyzwolenia bierze żywy udział w życiu młodzieżowym. Od chwili powstania ZMP znajduje się w jego pierwszych szeregach. Lotnictwem interesuje się od dawna, jest przecież członkiem LL i ukończył kurs pilotażu szybowcowego.

Oto kilka uwag kolegi Stanisława Michalskiego o swej pracy przy realizacji filmu „Pierwszy Start“.

— „Do pracy w filmie zostałem wybrany przez specjalną komisję Filmu Polskiego po nakręceniu szeregu próbnych zdjęć. Najgorętszy czas zajęć w atelier zbiegł się z okresem egzaminów maturalnych. Było ciężko. Jednakże na pomoc przyszli mi koleżanki i koledzy z 11 Państwowego Gimnazjum w Łodzi. Im zawdzięczam, że maturę złożyłem bez trudności.

Zaraz po maturze wyjechaliśmy na zdjęcia plenerowe na Żar. Prawdziwie po koleżeńsku zżyliśmy się w czasie tych dwóch jakże krótkich miesięcy z lotnikami — pilotami. W wolnych chwilach opowiadaliśmy sobie o naszych przeżyciach. Oni — o swoich podniebnych lotach my — o pracy w atelier“.

— Co macie zamiar robić w przyszłości? — rzuciłem pytanie.

— „Chcę zostać prawdziwym dobrym aktorem Ludowej Polski. Dlatego z zapałem zabrałem się do studiów w Wyższej Szkole Filmowej. Wolne od nauki chwile poświęcam ulubionym sportom: koszykówce, siatkówce i... szybownictwu“ — dodaje z uśmiechem.

A więc do zobaczenia!

Foto: Film Polski



Leopold Nowak



Hania Rosiak



Wiesław Wilk



St. Michalski

OTWIERAMY DYSKUSJĘ

— No, nareszcie na ekranie — zagadnął mnie zaraz na wstępie Zbyszek, kiedy opuszczaliśmy jedno z warszawskich kin po obejrzeniu „Pierwszego Startu“.

— Wiesz nie mogłem się już doczekać tego filmu — wtrącił Janek — trzeba jednak przyznać, że „wziął“ ludzi.

Film bez wątpienia niezły — odpowiedziałem, ale czy nie uważacie moi drodzy, że jako pierwszy film o młodzieży i dla młodzieży powinien być znacznie lepszy?

Obaj spojrzeli na mnie pytająco.

— Co chcesz przez to powiedzieć? — spytał po chwili Janek. — W działeś przecież jak publiczność, a zwłaszcza młodzież reagowała na poszczególne sceny.

— Ja uważam, że film będzie się podobać każdemu, chociażby ze względu na mało u nas jeszcze popularną tematykę lotniczą „Pierwszy Start“ to film, który ogromnie spopularyzuje wśród społeczeństwa nasze lotnictwo, a tysiące młodzieży przyciągnie do szkolenia szybowcowego.

— Zgadzam się z Tobą, oczywiście — odparłem, ale...

Przerwał mi Zbyszek nie pozwalając dokończyć.

— Ten film to przecież historia wiejskiego sieroty Tomka Spojdy, który pomimo wielu trudności i przeszkód dostaje się do szkoły szybowcowej, by zrealizować swoje marzenia i zostać pilotem. Tomek staje się pod wpływem instruktorów — ciągnął dalej Zbyszek — wychowawców i Koła ZMP, z niesfornego i zdemoralizowanego chłopaka, wzorowym uczniem i rekordzistą szybowcowym. Przecież film pokazuje jasno, jak na dłoni, jak nowa szkoła w Polsce Ludowej nie tylko uczy, ale i wychowuje i...

Teraz ja z kolei przerwałem Zbyszkowi.

— Zgoda, mój drogi, film z punktu widzenia naszego, tj. członków Ligi Lotniczej jest bez wątpienia dobry. — Ładne zdjęcia plenerowe, żywa i ciekawa akcja w szkole szybowcowej no i przede wszystkim, co specjalnie podkreślam, dobra gra aktorów, zwłaszcza młodych, którzy pierwszy raz zetknęli się z filmem, stawia ten film w rzędzie — powiedzmy, dobrych. Ale czy nie uważacie...

— E, Jurek, ty zawsze szukasz przysłowiowej „dziury w całym“. Film wcale nie jest zły — przerwał niecierpliwie Zbyszek. Wiem o co chodzi. Chcesz zapewne powiedzieć, że inni chłopcy po obejrzeniu „Pierwszego Startu“ też będą uciekali z domu na szybowiska.

— To przecież tylko tak na filmie, aby był ciekawszy — dopowiedział Zbyszek za Janka.

— I to jest właśnie źle. Film ma szereg scen, które wcale nie wychowują. Jeżeli to ma być film o młodzieży i dla młodzieży to przecież młodzież chce w nim znaleźć odzwierciedlenie swej pracy, chce się z niego czegoś nauczyć.

— No, tu już przesadzasz mój drogi — nie zgadzał się w dalszym ciągu ze mną Janek. — Młodzież uczy się właśnie z filmu osobistej odwagi i wytrwałości, współżycia koleżeńskiego, poznaje piękno sportu szybowcowego i warunki jakim winien odpowiadać każdy kandydat na pilota szybowcowego.

Nie zupełnie się z Tobą zgadzam — odparłem — chociaż częściowo masz rację. A co na przykład sądzicie o Kole ZMP, które pracuje na terenie szkoły szybowcowej — czy tak winna wyglądać praca tego Koła z Tomkiem? Przecież na filmie w życiu Tomka dzieje się wszystko przypadkowo. Moim zdaniem koło ZMP pracowało źle...

— A może jeszcze nie podobają ci się w filmie piosenki Haralda — co?

Zauważyłem teraz, że ta dyskusja nie przyniesie nam rozwiązania.

— Słuchajcie — zwróciłem się do Zbyszka i Jurka — może wezwiemy na pomoc Simkarzy — wywołamy dyskusję na łamach SiM-u. Niech Czytelnicy wypowiadają się na temat filmu. Zwrócimy się po prostu do redaktora i...

Zgodzili się. Zgodził się również redaktor.

A zatem drodzy Czytelnicy wzywamy Was do wypowiedzenia się na łamach SiM-u, na temat pierwszego polskiego filmu lotniczego „Pierwszy Start“.

Nadsyłajcie swe uwagi o filmie — piszcie krótko, treściwie, poruszając najistotniejsze tematy.

O to Was proszą:

Jurek Marczak, Zbyszek Karniewski, Janek Wawrzyniak i REDAKCJA SiM-u.







Z okazji nowego roku Główny Komitet Kultury Fizycznej wyróżnił nagrodami pieniężnymi sportowców polskich, którzy w roku ubiegłym intensywną pracą przyczynili się do dalszego rozwoju polskiego sportu, bądź to w kraju, bądź na terenie międzynarodowym. Na liście nagrodzonych znalazła się po raz pierwszy grupa pilotów szybowcowych Ligi Lotniczej, którzy w pierwszym roku sześciolatki swą postawą sportową, pracą i wynikami zasłużyli na wyróżnienie. Zwraca uwagę fakt, że wśród wyróżnionych szybowników znajdują się w przeważnej większości piloci młodzi, którzy dopiero w roku ubiegłym rozpoczęli start w sporcie wyczynowym, uzyskując szereg bardzo ładnych wyników, wyprzedzając znacznie swych starszych kolegów.

A oto nazwiska nagrodzonych: premię w wysokości 1 000 zł otrzymał **Brzuska Andrzej** z Bielsko-Bialskiego ALL.

Premie w wysokości po 500 zł przyznano:

Kempównie Irenie z Gdańskiego ALL oraz

Włazło Lucynie z Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

Premie w wysokości po 450 zł otrzymali:

Adamek Jerzy — Pomorski ALL

Niżnik Adam — Jeleniogórski ALL

Makuła Edward — Katowicki ALL

Zając Zygmunt — Katowicki ALL

Dąbkowski Ryszard — Żar i

Zientek Adam — Bielsko-Bialski ALL.

Jasne, że to wyróżnienie zobowiązuje nagrodzonych nie tylko do lepszej i wydajniejszej pracy, ale do przodownictwa zarówno w zakresie wyczynów sportowych jak i pracy społecznej. W drugim roku lotniczej sześciolatki oczekujemy od wyróżnionych, że podwyższą nie tylko swoje kwalifikacje, ale pomogą w podnoszeniu na coraz wyższy poziom wyszkolenia kolegów — innych członków klubu.

Wręczenie nagród wyróżnionym szybownikom odbyło się na plenarnych posiedzeniach Wojewódzkich Komitetów Kultury Fizycznej.

Z całego serca gratulujemy wyróżnionym pilotom Ligi Lotniczej dalszej owocnej pracy i nowych sukcesów w walce o przedterminowe wykonanie drugiego roku lotniczej sześciolatki.

* * *

A teraz zajmiemy się znowu Eskadrami Sześciolatki.

Mamy już za sobą styczeń, a niektóre Eskadry Sześciolatki (a jest ich sporo) nie nadesłały swych sprawozdań z wykonania zobowiązań. Należy więc uważać, że tych zobowiązań nie wykonały. Niech te Eskadry mają jednak odwagę przyznać się do tego, względnie podać przyczyny niewykonania zobowiązań. Tak jak to zrobiła chociażby 6-ta Łódzka Eskadra Sześciolatki, która pierwszą część zobowiązań wykonała, a drugiej nie. Oczywiście łodzianie mają sporo racji pisząc, że „planując swą pracę liczyli na bardzo sprawną organizację treningu i pracy w aeroklubie. W roku 1950 (mimo wielostronnych wysiłków stanu takiego jeszcze nie osiągnięto, jakkolwiek nastąpiła już znaczna poprawa). Po nabytych doświadczeniach postanowiono planować w przyszłości tylko na bazie realnej oceny możliwości treningowych w danym sezonie. W wypadku istnienia w aeroklubie zaniedbań organizacyjnych podejmować konkretne zobowiązania, które usuwały by niedociągnięcia".

Wynika z tego, że podjęte zobowiązania przez członków 6-ej Łódzkiej Eskadry Sześciolatki zostały nie przemyślane należycie, a podjęte na pokaz — nie z myślą o ich wykonaniu. Te słowa odnoszą się nie tylko do Łódzkiej Eskadry, ale do szeregu innych, którzy podobnie postąpili.

Nie tak planuje i wykonuje swoje zobowiązania klasa robotnicza. Bierzcie przykład z naszych górników, murarzy i robotników, którzy szanują swoje słowo i w wyścigu z czasem skracają nie tylko tygodnie i miesiące, ale i lata.

Dlatego też nasz rysownik zaostrzył sobie dobrze ołówek i narysował jako pierwszą w kaloszu — 6-tą Łódzką Eskadrę Sześciolatki (spójrzcie na rysunek). Po Łódzkiej przyjdzie zdaje się kolej na inne Eskadry, jeżeli do dnia 15 lutego br. nie nadeślą swych sprawozdań do Zarządu Głównego LL (dajemy tym razem termin ostateczny).

A teraz wymieniamy te Eskadry, które nie nadesłały w ogóle jeszcze swych sprawozdań. Są to następujące Eskadry Sześciolatki:

1-sza Warszawska, 7 ma i 8-ma Częstochowskie, 10-ta Śląska (żeńska), 11-ta Słupska, 13-ta i 15-ta Warszawskie, 16-ta Gdańska (morska), 18-ta i 19-ta Poznańskie, 20-ta Bielsko-Bialska, 23-cia, 24 i 15-ta Lubelska, 26-ta Pomorska, 30-ta Poznańska, 31-sza Ostrowska, 33-cia Wrocławska oraz 34-ta Szczecińska.

Poza tym niektóre Eskadry Sześciolatki jak 2-ga Śląska, 4-ta Kielecka i 22-ga Ostrowska nadesłały sprawozdania tylko z części wykonanych zobowiązań. Prosimy o nadesłanie meldunków o wykonaniu pozostałych punktów zobowiązań.

Czekamy więc do 15 lutego br. Nadsyłajcie sprawozdania, gdyż inaczej znajdziecie się w kaloszu na łamach SiM-u i będziecie musieli się wstydzić przed kolegami. A to przecież nie jest wcale takie przyjemne Prawda?

* * *

Rejestrujemy teraz z kolei nową Eskadrę Sześciolatki. Jest nią

Czterdziesta Kielecka Eskadra Sześciolatki,

która w składzie: Kuśmider Danuta, Czeżewski Jerzy, Kłassa Jerzy Niczewski Jan, Szymanek Bogusław, Świeczko Ludomir podjęła w terminie do dnia 1 maja 1951 roku między innymi następujące zobowiązania:

1. uzupełnić wiadomości teoretyczne do III-go stopnia wyszkolenia szybowcowego całej Eskadry;

2. wygłosić trzy prelekcje w terenie wiejskim z założeniem Kół LL;

3. uzyskać trzy III-cie stopnie wyszkolenia szybowcowego;

4. uzyskać trzy uprawnienia do startów szybowcowych w lotach ciągnionych za samolotem.

Ponadto zespół Eskadry zobowiązał się do zdania egzaminów teoretycznych z wynikiem nie gorszym od dobrego i wezwał pozostałych pilotów Aeroklubu do współzawodnictwa.

(kon)



USKRZYDLONE METALE

Na lotnisku stoi srebrzysty samolot. Jego krótkie skrzydła pochylone są silnie do tyłu. Samolot nie ma śmigła, ponieważ zaopatrzony jest w silnik odrzutowy — obliczony na duże szybkości — ukryty w kadłubie.

Pilot zatrzaskuje hermetycznie zamykającą się osłonę kabiny i samolot, po niewielkim rozbiegu, szybko nabiera wysokości. Szybkość samolotu jest tak wielka, że trudno go obserwować. Pilot wykonuje ewolucje wyższego pilotażu: rzuca samolot to w górę, to w dół, robi beczki, pętle, korkociągi... Wydaje się, że nie wytrzymają cienkie skrzydła i srebrny ptak rozsypie się. Ale nie... Maszyna pewnie schodzi do lądowania i znów przed oczyma mieni się tysiącem blasków srebrny jej kadłub.

Mimo woli zastanawiamy się jak to możliwe, że taka lekka i krucha zdawałoby się konstrukcja wytrzymuje wielkie szybkości, olbrzymie ciśnienia i karkołomne ewolucje. A gdy jeszcze weźmiemy pod uwagę, że samolot składa się z około 20 tysięcy części, że każda z tych części pracuje w innych warunkach, mając do pokonania wielkie obciążenia, bardzo wysoką temperaturę, silną wibrację, to wyłania się problem, z czego też zbudowany musi być samolot, aby przeciwstawić się tym wszystkim siłom. Jakimi materiałami posługuje się konstruktor przy budowie samolotu? Z czego zbudowane są srebrne ptaki, które podziwiamy na pokazach lotniczych? Tym właśnie zagadnieniom poświęcamy niniejszy artykuł.

Bambusowy początek

Jakieś trzydzieści lat temu wśród lotników popularne było takie żartobliwe określenie: „powiedz mi, co to jest samolot?" — „Samolot — to trochę drzewa zawiniętego w materiał". I rzeczywiście, pierwsze konstrukcje samolotów, poczynając od zbudowanego w 1882 roku przez wybitnego rosyjskiego uczonego A. Możajskiego, włączając latające, i te które nigdy nie wzleciały samoloty 90-tych lat zeszłego i pierwszego dziesięciolecia naszego wieku zbudowane były zasadniczo z drzewa. Bambusowe kijki i drewniane listwy, obciągnięte płótnem, złączone drutem i gwoździami stanowiły szkielet ówczesnego samolotu. Podwozie takiej maszyny stanowiły trochę wzmocnione koła rowerowe przymocowane do rur z ramy rowerowej. Ale te, ledwie trzymające się całości konstrukcje latały, osiągały rekordy, opanowywały żywioł powietrzny. Samoloty takie uczestniczyły w pierwszej wojnie światowej 1914 roku.

Taki był początek. Ale rozwój nastąpił szybko. Żadna gałąź przemysłu nie rozwinęła się z taką zawrotną szybkością jak budownictwo samolotów. W ciągu dziesięciu lat dziesięciokrotnie przekroczone zostały wszystkie lotnicze rekordy: szybkości, zasięgu i wysokości. Oczywiście postęp ten nastąpił również dzięki temu, że do budowy samolotów zastosowane zostały nowe materiały.

Współzawodnictwo materiałów

Narodziny nowych konstrukcji współczesnego samolotu — to skomplikowany proces odbywający się jednocześnie w laboratoriach, fabrykach i instytutach badawczych.

Specjalną rolę odgrywają tu fabryki, zaopatrujące zakłady lotnicze w półfabrykaty, odlewy metalowe, masy plastyczne itp.

Im wyższa jest jakość materiałów, tym doskonalszy będzie samolot i jego silnik.

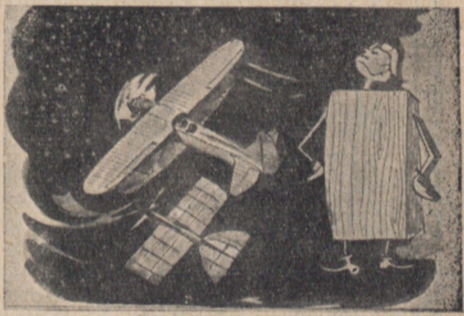
Historia konstrukcji samolotów związana jest ściśle ze współzawodnictwem materiałów; drzewo, masy plastyczne, metale, rywalizują ze sobą i walczą o prawo latania w chmurach. Każdy z tych materiałów ma swoje cechy dodatnie i ujemne. Zwycięsko wychodzi ten, który odpowiada zasadniczym wymaganiom: jest najlżejszy, a jednocześnie najbardziej wytrzymały. Ale to jeszcze nie wszystko. Ekonomiści też wysuwają swoje żądania: materiały muszą być tanie i opierać się na krajowych zasobach naturalnych. Technolodzy też dorzucają swoje uwagi: materiały muszą być uniwersalne w zastosowaniu i dogodne do obróbki. Widzimy więc, że wymagania stawiane materiałom przeznaczonym do budowy samolotu wcale nie są skromne.

Wiele materiałów z biegiem czasu udoskonaliło się znacznie, zmieniając nawet swe właściwości. Tak na przykład drzewo przesycone substancjami chemicznymi i sprasowane nie ustępuje pod względem wytrzymałości metalom. Także masy plastyczne coraz częściej stosowane są w budowie samolotów (szkło plastyczne np. jest wspaniałym materiałem stosowanym dla oszklenia kabiny samolotu). Czynione są nawet próby wykonania całej konstrukcji samolotu z różnego rodzaju mas plastycznych.

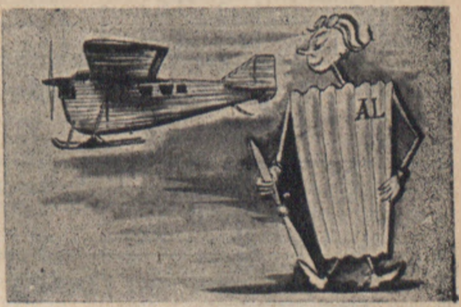
Jednak w dobie obecnej zwycięzcą „współzawodnictwa materiałów" okazał się metal. Najbardziej odpowiada on współczesnym wymaganiom. Metal jest najbardziej uniwersalny w zastosowaniu: można z niego wykonać i wewnętrzną i zewnętrzną część samolotu. Nie wchłania wilgoci i nie pali się w ogniu jak drzewo, czy płótno. Pozwala na zastosowanie potokowego systemu pracy.

Jeżeli do rąk chemika na Marsie dostałby się współczesny samolot i jeżeli mieszkaniec Marsa zechciałby, badając materiały, z których zbudowany był samolot, określić jakie metale posiada Ziemia, to znalazłby tam prawie wszystkie metale na naszej planecie. Większość jednak metali, odkrytych przez naszego bajkowego chemika, występowałaby w bardzo niewielkich ilościach w postaci drobnych części lub cieniutkiej (o grubości tysięcznych części milimetra) powłoki, a tylko kilka metali występowałoby w dużych ilościach. Najwięcej znalezionoby w konstrukcji samolotu aluminium, tego skrzydlatego metalu dnia dzisiejszego.

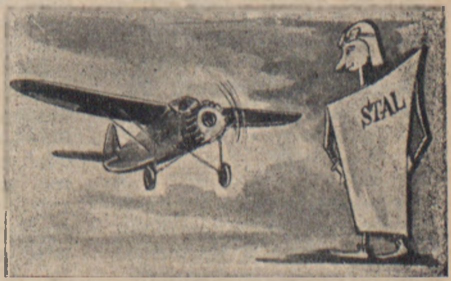
Tłum. z ros. R. FRENKIEL



1. Jestem drzewo. Dzięki mnie człowiek wzniósł się w powietrze. Nie ma innego tak lekkiego materiału jak ja! Pierwsze samoloty wykonane były ze mnie! Nie mam rywali na drodze w niebiosa!

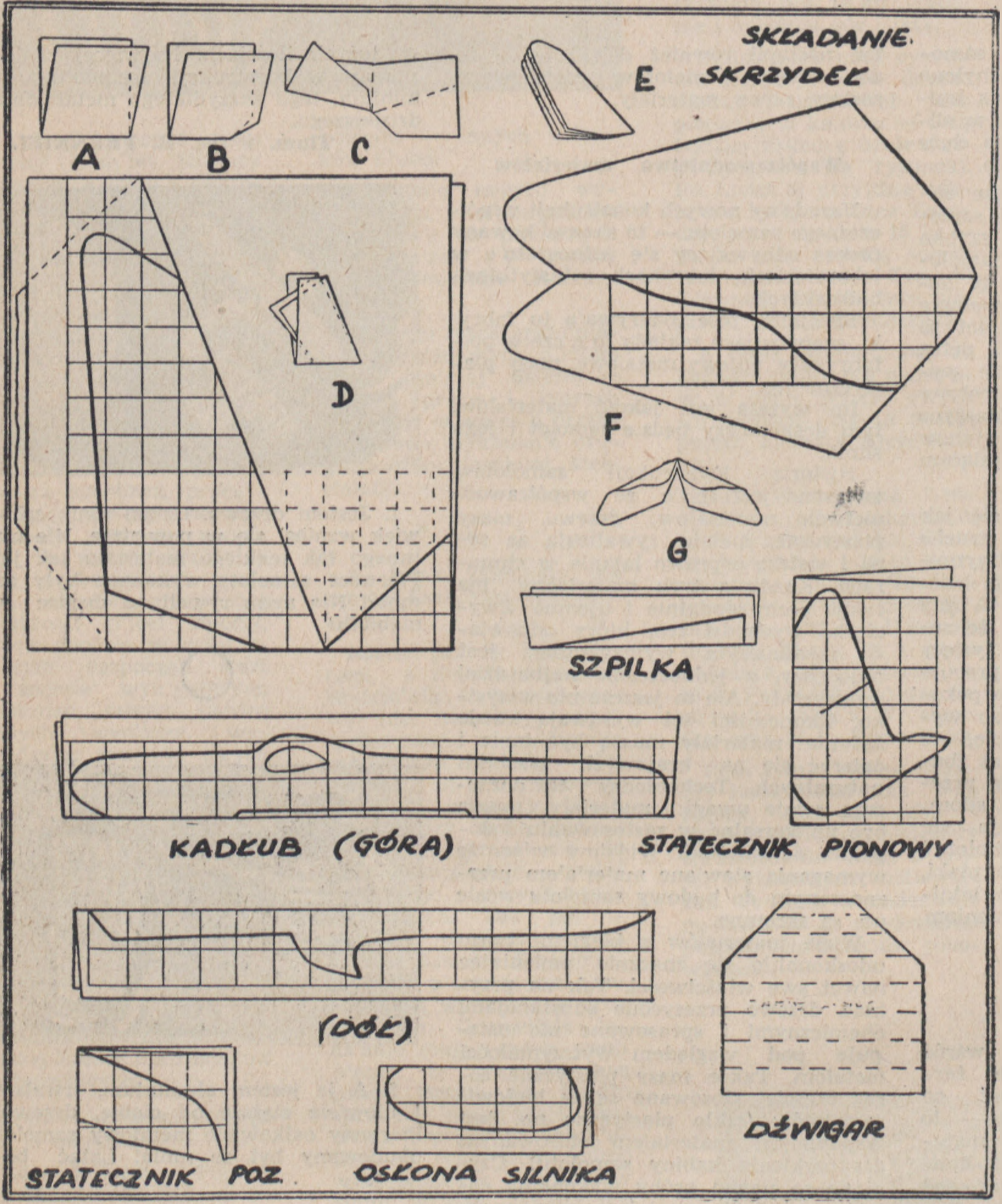


2. A ja jestem aluminium, trwalsze i niewiele cięższe od ciebie, drzewo! Pierwszy całkowicie metalowy samolot obudowany był ze mnie! Latać będę ja!



3. Ale ty jesteś zbyt mało odporne na korozję. Ja stal jestem co prawda 3 razy cięższa od ciebie, ale za to samoloty wykonane ze mnie (np. „Stal-2") mają dłuższy żywot i niewiele cięższe są od zbudowanych z ciebie, aluminium! Ja jestem skrzydlatym metalem! Ustąp mi z drogi!

SAMOLOT ODRZUTOWY Z KARTONU



Rys. 1

Zgodnie z zapowiedzią w numerze 2 SiM-u podajemy obecnie opis budowy i rysunki wykonawcze kartonowego modelu samolotu odrzutowego w opracowaniu P. Anochina — ZSRR.

Najprostsze modele latające to bez wątpienia modele wykonane z kartonu. Poza prostotą konstrukcji modele te mają dużo innych zalet, dzięki którym zostały włączone do programu wyszkoleniowego Ligi Lotniczej. Jedną z tych zalet jest możność poglądowego zaznajomienia się z techniką latania — z pilotażem.

Niniejszy model należy traktować więc jako uzupełnienie do modeli wykonywanych według programu Ligi Lotniczej.

Model P. Anochina ma sylwetkę upodobnicną do nowoczesnych odrzutowych myśliwców radzieckich i odznacza się bardzo dobrymi właściwościami lotnymi. Do osobliwości konstrukcyjnych należy **całkowite wyeliminowanie kleju** w opisanym modelu. Można go więc wykonać bardzo szybko, posługując się jedynie kartonem zeszytowym czy rysunkowym (0.25 mm grubości) i nożyczkami.

Posługując się rysunkiem 1 wycinamy wszystkie części modelu po uprzednim przerysowaniu ich na karton. Dla ułatwienia wykonania rysunków w wielkości naturalnej naniesiono na rysunek kratkę o wymiarach 1 x 1 cm. Po wykreśleniu kratki według podanych wymiarów rysujemy już z łatwością podane części modelu. Jak widać z rysunków, poszczególne części modelu należy wykreślać na złożonej ćwiartce kartonu, przez co uzyskuje się podwójny obrys danej części po wycięciu. Miejsce zagięcia jest w tym wypadku równocześnie osią symetrii. Podczas wycinania szczególną uwagę należy zwrócić na dokładność zagięcia kartonu, gdyż w przeciwnym wypadku natrafimy na trudności w czasie montażu. Omówimy obecnie wykonanie skrzydeł.

Arkusz kartonu składamy według rysunków A, B, C i obcinamy kawałek narożnika (np. B). Następnie tak przygotowany arkusz składamy jak podano na rysunku D i dopiero wówczas wykreślamy właściwy obrys połówki skrzydła. Po wycięciu tego obrysu otrzymamy złożone skrzydła, jak to widać na rysunku E. Obecnie po rozłożeniu skrzydeł wycinamy jedną część skrzydła w obu połówkach według rysunku F (linia falista). Skrzydła gotowe. Kadłub modelu składa się z dwóch części wzajemnie zachodzących na siebie. Reszta detali przedstawiona na rysunkach nie wymaga już omówienia, gdyż są to części nieskomplikowane do wykonania. Na jednym z rysunków przedstawiono sposób przygotowania szpilek — łączników kartonowych, które zamiast kleju utrzymywać będą poszczególne części modelu. Wystarczy 10 szpilek.

Mając wszystkie części można rozpocząć składanie. Celem zobrazowania kolejnych czynności podano na załączonych rysunkach przebieg składania. Na rysunku 2 widzimy osadzenie skrzydeł w obu połówkach kadłuba, na rys. 3 wzmacnianie osadzenia przez przekłucie dwiema szpilkami kartonowymi. Przekłucie należy rozumieć jako przetknięcie szpilki przez otwór wykonany przedtem końcem ostrza nożyczek.

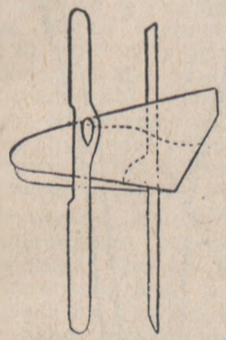
Na rysunku 4 podano sposób zamocowania wysoko położonego statecznika poziomego, a na rysunku 5 widzimy zamocowanie statecznika pionowego do kadłuba. Podczas przygotowywania ciężarka (który również wykonuje się z kartonu) należy spojrzeć na rysunek 6, aby ciężarek wypadł poprawnie. Wymiary kartonu na ciężarek wynoszą: długość — 150 mm, szerokość — 50 mm. Ciężarek zostaje położony na przodzie kadłuba i okryty dwustronnie „osłoną silnika" podaną na rys. 1. Jak zamocować osłony i ciężarek widzimy na rysunku 7.

No, model prawie gotowy. Pozostaje nam jeszcze wzmocnienie skrzydeł, które są zbyt wiotkie. W tym celu wykonujemy krótki dźwigar według rysunku 8

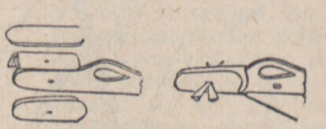
i przetykamy go przez otwory wykonane na obu skrzydłach. Poza tym wzmacniamy skrzydła dwiema szpilkami jak to widać na rysunkach 9 i 10.

Starannie wykonany model przelatuje z wysokości wyciągniętej ręki około 20 m, a czy model będzie dobrze latał zależy to już od modelarza, analogicznie jak lot samolotu zależny jest od pilota. Trzeba pamiętać, że nawet najlepszego samolotu nie można oceniać tylko według jego zalet technicznych. Bez człowieka, jego woli, samolot jest tylko martwym przedmiotem.

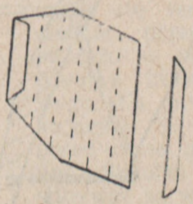
B. B.

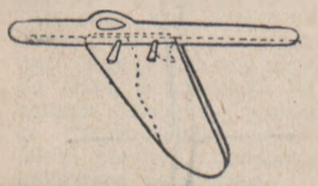


Rys. 2

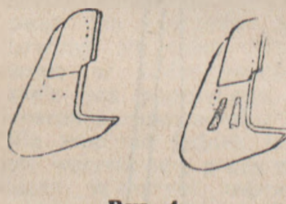


Rys. 6 i 7

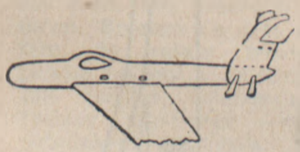




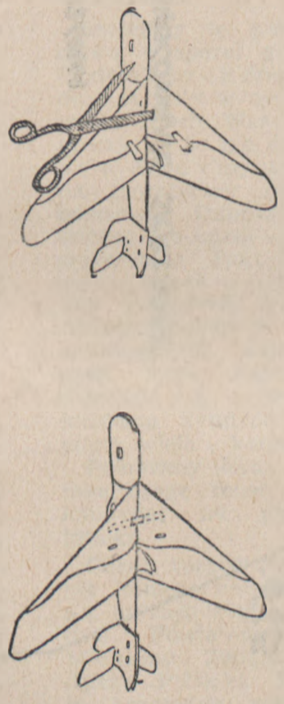
Rys. 3



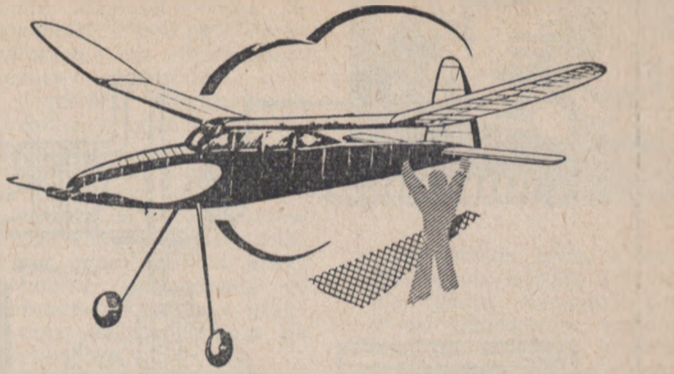
Rys. 4



Rys. 5



Rys. 8, 9 i 10



MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Niecierpliwych Czytelników możemy pocieszyć, że w niniejszym numerze zamieszczamy ostatnią, to jest IV tablicę, jako dalszy ciąg rysunków objaśniających budowę modelu z napędem gumowym.

Na tablicy IV widzimy rysunek skrzydeł w widoku z przodu z zaznaczeniem wielkości rozmiarów. Rysunek ten nie jest wykonany w skali, trzeba więc posługiwać się jedynie wymiarami. Z lewej strony tablicy przedstawiono w perspektywie sposób zamocowania skrzydeł do kadłuba. Jak widać, skrzydła spoczywają nad kabiną i przytwierdzone są pasmem gumy zaczepionej z przodu o dwa kołeczki wystające z kadłuba, a z tyłu przechodzą pod kadłubem. Poniżej wykreślono rysunek przedstawiający fragment zamocowania śmigła na ośce i konstrukcję przedniego grzybka. Przy okazji zauważymy, że model nasz został zaopatrzony w śmigło jednopłatkowe, które w danym wypadku rozwiązano jako składane po wykręceniu się gumy. Nie znaczy to jednak, że model będzie latał wyłącznie z podanym typem śmigła. W wypadku, gdy nasze zaawansowanie nie pozwala na dość skomplikowaną konstrukcję śmigła składanego, można zastosować śmigło normalne—dwupłatkowe — nieskładane, wyposażone jednak w wolny bieg.

Celem zapoznania się z budową śmigła jednopłatkowego radzimy wykonać je według rysunku. Będzie to poważny krok naprzód w zdobyciu koniecznego praktycznego doświadczenia w modelarstwie lotniczym.

Perspektywiczny rysunek łopatek śmigła podano w dolnej części tablicy. W końcu uzupełniono tablicę rysunkiem podwozia, które wykonamy z drutu stalowego o średnicy 2 mm. Kółka podwozia wykonamy ze sklejki 2 mm grubości, wzmacniając piasty kół rurkami papierowymi osadzonymi przy pomocy kleju.

Podwozie osadzamy w szczelinie znajdującej się na spodniej części kadłuba, zwracając uwagę na odpowiednio ciasne zamocowanie.

Przypuszczać należy, że resztę dopowiedzą rysunki, bez zamieszczania osobnego opisu. Równocześnie komunikujemy wszystkim Czytelnikom, że chętnie odpowiemy na zapytania odnośnie rysunków modelu.

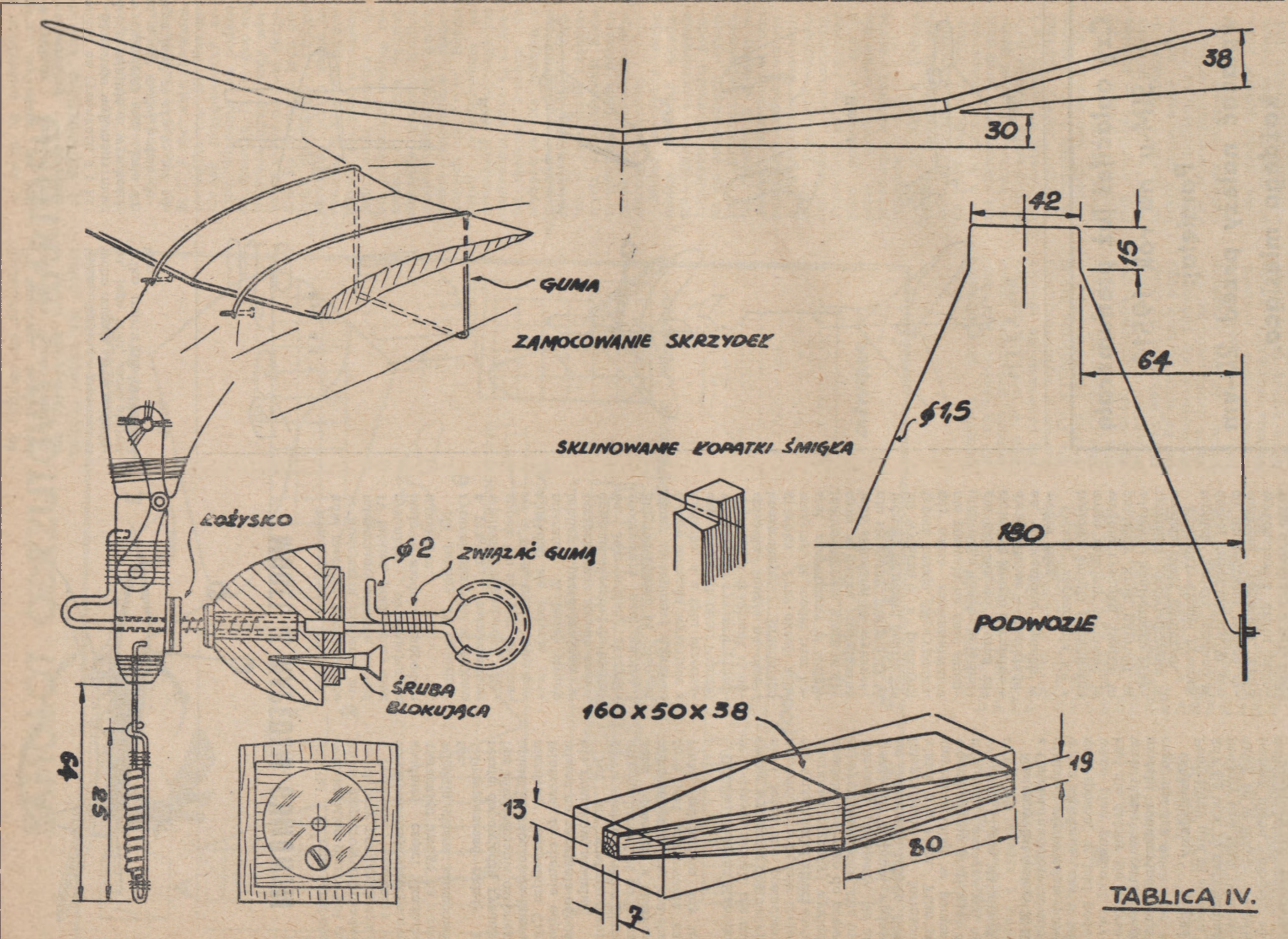
Już po wydrukowaniu pierwszych odcinków planu otrzymaliśmy list od kolegi **Jana Mroczka z Ostródy**, który zapytuje, czy koniecznym jest pokrywanie kabinki celuloidem czy też nie?

Odpowiadamy: Kabinka w podanym modelu ma znaczenie wyłącznie dekoracyjne i jeżeli nie posiadamy celuloidu nie będzie tragedii, tylko model straci swój charakterystyczny wygląd, upodobniający go do prawdziwych samolotów. Dla informacji podajemy, że na „oszklenie“ kabinki nadaje się doskonale zużyty film fotograficzny o formacie klatek 6 x 9 cm. Film po zmyciu emulsji w gorącej wodzie można przyklejać w miejscach oznaczonych na rysunku. Chyba wątpliwości nie ma.

Następny list kolegi **Z. K. z Gubina**, na który równocześnie odpowiadamy, zawiera zapytanie, „czy w ten sam sposób, w jaki podawano plan gumówki zwykłej nie dałoby się narysować planu warsztatowego modelu redukcyjno-latającego, np. Jak-9?“

Odpowiadamy krótko. Pomyślimy nad tą sprawą i gdy się uda, to natychmiast podamy taki plan, tym bardziej, że w SIM-ie nie było jeszcze planu modelu redukcyjno-latającego!

B. B.


38
30
42
15
64
φ1,5
180
PODWOZIE
GUMA
ZAMOCOWANIE SKRZYDEŁ
SKLINOWANIE ŁOPATKI ŚMIGŁA
ŁOŻYSKO
φ2
ZWIĄZAĆ GUMĄ
ŚRUBA BLOKUJĄCA
64
25
160 x 50 x 38
19
13
80
7

TABLICA IV.





Drodzy Czytelnicy! Pocztę dzisiejszą poświęcamy omówieniu tak ważnej sprawy, jaką jest szkolenie lotnicze. Niewątpliwie znajdzie się wielu spośród Was, którzy zaprotestują: jak to, przecież w tylu już numerach SiM-u było pisane o szkoleniu, niemal co druga odpowiedź — kierowana była do przyszłego szybownika lub pilota silnikowego i jeszcze mało?

Wybaczcie, Koledzy niezainteresowani szkoleniem lotniczym! Sprawy te są istotnie dużej wagi, a to ze względu na trwający obecnie nabór kandydatów na szkolenie w pilotażu szybowcowym i silnikowym. Niedługo skończy się zima, nadejdzie sezon latania w szkołach szybowcowych i silnikowych Ligi Lotniczej. Czas więc, aby jeszcze raz zorientować wszystkich tych, którzy pragną uczyć się latać, o przebiegu lotniczego szkolenia i pokrótce przypomnieć warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na pilotów.

Wielu zainteresowanych szkoleniem ma jeszcze różne wątpliwości i nie umie znaleźć odpowiedzi na dręczące ich pytania. Nie dziwimy się temu. Wiele zaszło w Lidze nowego, wiele już poprawiono, ulepszono, unowocześniono. Nie zrobiono jednak jeszcze wszystkiego, praca nad coraz większym usprawnieniem działalności Ligi Lotniczej we wszystkich dziedzinach lotniczego życia trwa bez przerwy, co dzień. Zrozumiałe jest zatem, że zaszły również pewne zmiany w dziedzinie tak bardzo interesującej tysiące młodzieży — w dziedzinie szkolenia lotniczego.

Pisząc teraz o tych sprawach, sądzimy, że udzielimy w ten sposób odpowiedzi Czytelnikom, którzy nadesłali do nas dziesiątki listów w sprawach związanych ze szkoleniem.

Koledzy kandydaci na pilotów! Wiecie już, że wyszkolenie pilota szybowcowego lub silnikowego możecie uzyskać tylko w Lidze Lotniczej. Czytaliście już o tym wiele razy w SiM-ie, ale przypominamy — jeszcze raz. Informacja dotyczy także tych spośród Was, którzy pragną w przyszłości dostać się do lotnictwa wojskowego. Pamiętajcie więc, droga do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa prowadzi przez Ligę Lotniczą!

Wspomnieliśmy powyżej o pewnych zmianach w systemie szkolenia. Wprowadzając te zmiany, Liga Lotnicza pragnie jak najbardziej uprzystępnić szkolenie szerokim rzeszom młodzieży robotniczej i chłopskiej. Jedna z tych nowości polega na tym, że **teoretyczne kursy szybowcowe, poprzedzające szkolenie praktyczne, połączono razem — ze szkoleniem praktycznym**. Kandydat na pilota, wyjeżdżając w bieżącym roku na szybowisko Ligi Lotniczej, będzie tam uczył się teorii i jednocześnie przechodził kurs pilotażu w praktyce. Czas trwania kursu szybowcowego dla pilotów początkujących (I i II stopnia) przedłużono do 6-ciu tygodni. Szkolenie będzie się odbywać za wyciągarką, na terenach płaskich — szkolenie przy użyciu lin gumowych stopniowo będzie ograniczane.

Szczegóły te piszemy z myślą o sporej gromadce Czytelników, którzy pisali do nas listy w tych sprawach. Niech Was nie zaskoczy to, że nie dostaniecie w ciągu zimy wezwania na teoretyczny kurs szybowcowy. Odbędziecie go wiosną lub latem — już na szybowisku. Fakt ten nie mówi jednak o tym, że do lata nie należy nic robić. Aktywny udział w kursach teoretycznych, organizowanych przez poszczególne placówki LL — przyniesie każdemu kandydatowi na pilota wielkie korzyści.

Pomówmy teraz o tym, jaką drogę musi przebyć kandydat na przyszłego lotnika.

Chcąc rozpocząć szkolenie lotnicze należy zgłosić się w najbliższym Zarządzie Powiatowym (lub Miejskim) Związku Młodzieży Polskiej. Placówki te przyjmują podania na szkolenie w pilotażu szybowcowym i silnikowym. ZMP następnie kieruje podania kandydatów na szkolenie — do właściwych placówek terenowych Ligi Lotniczej. Istnieje ciągłość przyjmowania podań, to znaczy, że nie ma już — jak dawniej — określonego terminu przyjmowania zgłoszeń, poza który nie można by wyjść. Np. prośbę o przyjęcie na kurs pilotażu silnikowego można złożyć równie dobrze dziś, jak za miesiąc czy dwa. Działy wyszkolenia lotniczego w Okręgach Wojewódzkich LL będą kierowały młodzież zakwalifikowaną do szkolenia według czasu zgłoszenia na odpowiednie turnusy szkoleniowe.

Ciągłość przyjmowania podań o przyjęcie na szkolenie w LL — umożliwiona jest właśnie dzięki temu, że kandydaci na pilotów nie będą odbywali kursów teoretycznych na parę miesięcy przed kursem praktycznym, lecz odbędą go jednocześnie, wraz z praktyczną nauką latania na szybowisku.

Kto ma pierwszeństwo w przyjęciu na szkolenie? O tym decyduje postawa moralna kandydata, jego udział w pracy społecznej, postępy w nauce szkolnej, poziom uświadomienia społecznego i politycznego. Sprawa bardzo ważna, a jednocześnie prosta: Liga Lotnicza nie będzie szkolić tych, dla których latanie jest tylko środkiem wyżycia się, okazją do wyładowania swego temperamentu i źródłem przyjemności, poza którymi nic nie widzą.

Ludowej Polsce i jej społeczeństwu potrzeba innych pilotów sportowych. Muszą to być ludzie, którzy wiedzą po co uczą się latać i jaki pożytek ma państwo z ich nauki. Muszą zdawać sobie oni sprawę z tego, że ich praca — jako pilotów — będzie przede wszystkim służyć dobru państwa dobru mas pracujących budujących w Polsce socjalizm. Opinię o tych ludziach wydaje najlepiej organizacja, której członkiem jest kandydat na pilota — partia, ZMP, ZHP lub inna.

Wracając jeszcze do ułatwień, jakie Liga Lotnicza czyni kandydatom na szkolenie lotnicze, przypominamy, że w drodze wyjątku przyjmowane są w tym roku podania o bezpośrednie przyjęcie na kurs pilotażu silnikowego.

Wszystkich tych, którzy jeszcze nie wiedzą dokładnie, jakim warunkom powinni odpowiadać kandydaci na szkolenie lotnicze w pilotażu szybowcowym i silnikowym, odsyłamy do kilku ostatnich numerów SiM-u z ubiegłego roku. Podawaliśmy tam dokładne informacje w cyklu artykułów pt. „Jak zostać lotnikiem?".

Często myślimy w redakcji nad tym, jakby tu udzielić odpowiedzi wszystkim bez wyjątku Czytelnikom na zadawane nam setki pytań. Pocztę tę ujęliśmy dlatego w formę felietonu gdyż sądzimy, że z zawartych w nim informacji skorzysta nie tylko 10 czy 15 osób wymienionych z nazwiska, lecz znacznie większa liczba Czytelników. Kwitujemy jednocześnie tym samym listy **kol. kol.: Wiktora Markiewicza z Głowna, Jana Rzamnego z Grodziska Wlkp., Stanisława Niewoli z Radomia, Henryka Knapa z Lipin Dolnych, Stanisława Welgusa z Wałbrzycha, Tadeusza Gąsiorowskiego i Janusza Stefańskiego z Ciechanowa, Leszka Kota z Krakowa, Jerzego Bali z Nowego Targu, Jana Pachnika z Wrocławia, Józefa Pietrzykowskiego z Pniowa Stanisława Zajda z Krosna, Jerzego Andrzejewskiego z Włocławka, Ewy Kowalskiej z Warszawy, Barbary Haleniuk z Nowego Targu, Barbary Kotowskiej ze Skarżyska Kamiennej.**

ZAR.

Zdjęcie z polskiego filmu lotniczego „Pierwszy Start"
Foto: Film Polski



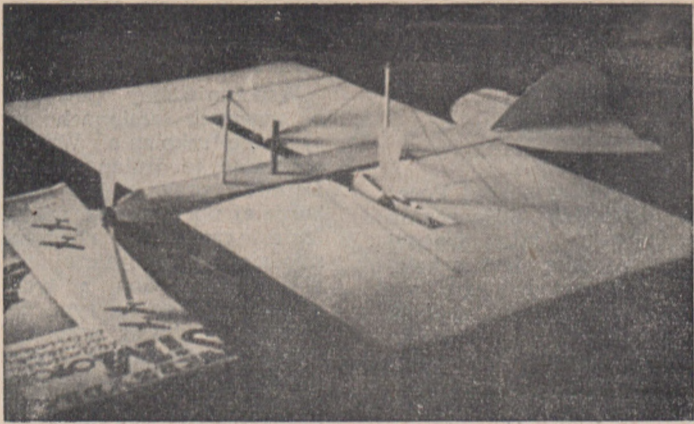
ROZMAITOŚCI



KOMPLET ĆWICZEBNY

Spełniając życzenia wielu naszych Czytelników przedstawiamy zdjęcie skoczka spadochronowego w pełnym ekwipunku. Widoczne dwa spadochrony: piersiowy i siedzeniowy

●



Liga Lotnicza przygotowuje obecnie do wydania drukiem serię kartonowych wycinanek modeli, przeznaczonych do szkolenia w pierwszym stopniu modelarstwa lotniczego. Zdjęcia (u góry i poniżej) przedstawiają dwa modele: pierwszego na świecie samolotu konstrukcji Aleksandra Możajskiego i samolotu sportowego „Zuch" polskiej konstrukcji powojennej Foto: LL

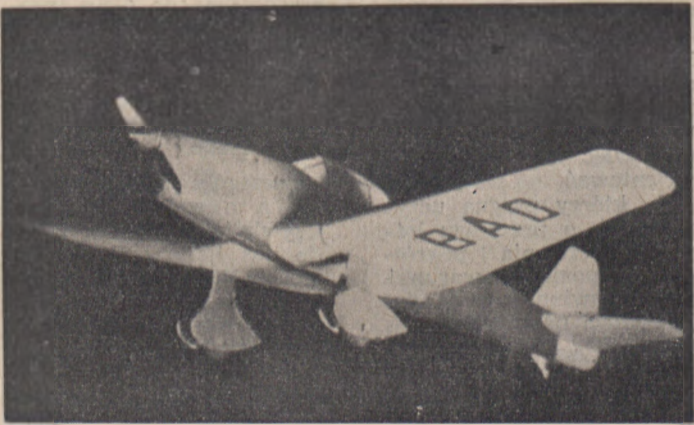


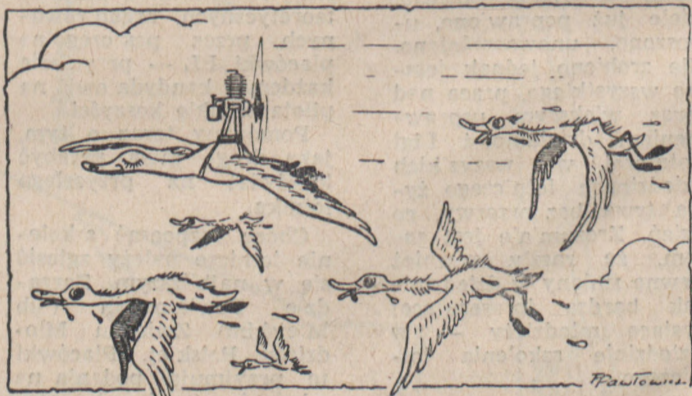
Władysław Parczewski — **Meteorologia lotnicza.** Wyd. „Wiedza Powszechna". Rok 1950, Warszawa. Stron 118 z 32 rys. + 20 tablicami. Cena 4,50 zł.

Na półkach księgarskich ukazała się książka pt. „Meteorologia lotnicza" napisana przez mgr. Władysława Parczewskiego, znanego Wam dobrze z łamów SIM-u. Znajdziecie w tej książce opis wszystkich zjawisk ważnych dla lotnictwa. We wstępie jest mowa o wpływie niedomiaru tlenu, o wskazaniach wysokościomierza oraz o wpływie zmian gęstości powietrza z wysokością. Następnie autor szczegółowo zaznajamia czytelnika z przejrzystością powietrza i przyczynami powodującymi jej zmniejszanie oraz mówi szeroko o tak groźnych zjawiskach, jakimi są oblodzenia samolotów, a także burze i nawałnice. Dalej poucza autor jak odbywać loty wewnątrz chmur lub w ich pobliżu oraz omawia wpływ warunków atmosferycznych na skok ze spadochronem.

Książka kończy się opisem obsługi meteorologicznej lotnictwa. Napisana jest, jak wszystkie książki autora, językiem przystępnym i żywym, a że przy tym jest w niej mowa o zjawiskach interesujących bezpośrednio każdego lotnika, dlatego powinna się znaleźć u każdego z Was na półce bibliotecznej, obok innych książek z zakresu lotnictwa.

W. D.

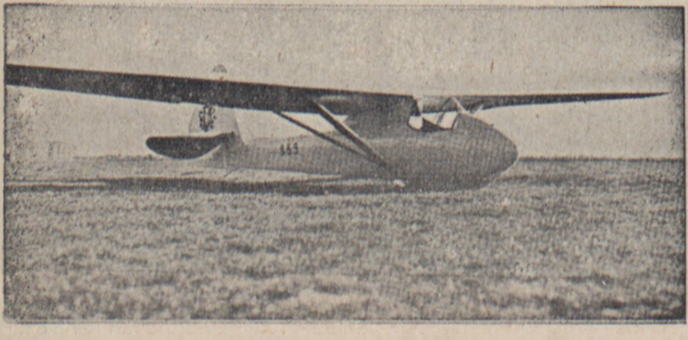




Do licha, ten ma szybkość!!

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Zdjęcie poniższe przedstawia szybowiec akrobacyjny „Sokół BIS", konstrukcji przedwojennej A. Kocjana. Niektóre dane charakterystyczne: rozpiętość — 11,6 m; długość — 6,2 m; ciężar w locie — 105 kg; wydłużenie — 10,3; doskonałość — 19; szybkość minimalna — 48 km/godz



Na zdjęciu na okładce:

Scena z młodzieżowego filmu lotniczego „Pierwszy Start". Foto: Film Polski

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 76-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.

Nr Zam. 65 2-B-11961